Rechtsverhältnisse im Speisewagen; insbesondere die Haftung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und der Mitropa bei Personenschaden sowie bei Verlust und Beschädigung des Handgepäcks

Inaugural-Dissertation

zur

Erlangung der juristischen Doktorwürde

der

Rechts- und Staatswissenschaftlichen Fakultät

der Philipps-Universität zu Marburg

vorgelegt von

Helmuth Burose

Gerichtsreferendar aus Wilhelmshaven

Marburg 1932

Dissertationsdruckerei und -Verlag Konrad Triltsch, Würzburg.

Inhaltsübersicht.

Seite

Literatur V

§ 1: Einleitung 1

§ 2: Geschichtliche Entwicklung des Speisewagenbetriebs der Mitropa . 2

§ 3: Der Personenbeförderungsvertrag mit der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft 4

§ 4: Das rechtliche Verhältnis zwischen den Reisenden und der Mitropa beim Personenbeförderungsvertrag 11

§ 5: Rechtsbeziehungen zwischen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und der Mitropa 13

§ 6: Die Haftung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und der Mitropa für Personenschaden im Speisewagen 17

§ 7: Die Haftung der Gesellschaften bei Verlust und Beschädigung des Handgepäcks 39

Literatur.

Beckmann: Der Schlafwagen im Deutschen Recht; Diss. Breslau 1915.

Düringer-Hachenburg: Kommentar zum Handelsgesetzbuch, bearb. von Bing und Lehmann, V. Bd. 2 Hälfte; 1932.

Eger: Kommentar zum Reichshaftpflichtgesetz, 7. Aufl.; 1912.

— Die Eisenbahnverkehrsordnung vom 23. 12. 1908; 3. Aufl. 1910.

Endemann: Das Recht der Eisenbahnen, 2. Hälfte; 1886.

— Die Haftpflicht der Eisenbahnen, 2. Aufl.; 1876.

Enneccerus-Kipp-Wolff: Familienrecht; 1928.

Enneccerus-Lehmann: Recht der Schuldverhältnisse; 1930.

Fromherz: Haftpflichtrecht; 1913.

Fuld: Zur Haftung der Schlafwagengesellschaften; in DJZ 1900 S. 227 ff.

— Zur Haftung der Schlafwagengesellschaften; in Eis. Entsch. 24, 324.

Göppert: Zur rechtlichen Natur der Personenbeförderung auf Eisenbahnen; Diss. Berlin 1894.

Josserand: Les transports en service intérieur et en service international; Paris 1926.

Jung: Delikt und Schadensverursachung; 1897.

Kittel: Das Rechtsgeschäft der Personenbeförderung auf der Eisenbahn; in „Österreichische Zeitschr. f. Eisenbahnr." Jg. 1912. S. 481 ff.

Kittel-Friebe-Hay: Die Eisenbahnverkehrsordnung vom 16. 5. 1928; 1928.

Koban: Die Haftung der Schlafwagenunternehmungen nach österreichischem und deutschem Recht; in „Öst. Zeitschr. f. Eisenbahnr.", Jg. 1912 S. 113 ff.

Köhler: Die Nebenbetriebe der Deutschen Reichsbahngesellschaft auf dem Gebiet des Personenverkehrs; in „Archiv f. Eisenbahnwesen" 1926.

Krause: Die Haftung der Eisenbahn für Reise- und Handgepäck; Diss. Greifswald 1914.

Lass und Meier: Haftpflichtrecht; 1903.

Ledermann: Die Rechte des Reisenden gegen die Eisenbahn nach dem Personenbeförderungsvertrag; Diss. Königsberg 1924. (Masch. Schrift).

Leonhard: Besonderes Schuldrecht des BGB; 1931.

Mitropa: Mitteleuropäische Schlafwagen- und Speisewagengesellschaft: Auszüge aus dem „Hauptvertrag vom 24. 11. 1916".

Marcuse: Zur Auslegung des § 843 Abs. 4 BGB; JW. 1915 S. 264.

Müller: Der Begriff der unerlaubten Handlungen nach dem BGB; 1900.

Oertmann: Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch; 2. Buch, 1. Abt. 1928, 2. Buch, 2. Abt. 1929.

Planck: Kommentar zum BGB; II. Bd. 2. Hälfte, 1928.

Reichsgerichtsräte-Kommentar: Recht der Schuldverhältnisse II; 1929.

Reindl: Das Reichshaftpflichtgesetz; 1901.

— Die Haftpflicht der Schlafwagengesellschaft; in Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 18 S. 367 ff.

— Zur Frage der Haftpflicht der Schlafwagengesellschaft; in Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 19 S. 88 ff.

— Haftung der Schlafwagengesellschaft für die von den Reisenden eingebrachten Sachen und für Personenbeschädigung; in Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 24 S. 195.

Richter: Komm. zur Eisenbahnverkehrsordnung vom 16. 5. 1928; 1928.

Röder: Komm. zur Eisenbahnverkehrsordnung vom 16. 5. 1928; 2. Aufl. 1929.

Ruge: Schlafwagenrecht, auf der Grundlage des Personenbeförderungsvertrages; 1930.

Rundnagel: Die Haftung der Eisenbahn für Verlust, Beschädigung und Lieferfristüberschreitung; 2. Aufl. 1909.

Rümelin: Dienstvertrag und Werkvertrag; 1905.

Sartorius: Sammlung von Reichsgesetzen staats- und verwaltungsrechtlichen Inhalts; 10. Aufl. 1931.

Schneeli: Die rechtliche Natur des Eisenbahnfahrscheins; 1890.

Schneider: Die Entwicklung des internationalen Eisenbahnrechts seit dem Berner Übereinkommen vom Jahre 1890; Diss. Halle 1926.

Schott: Das gewöhnliche Transportgeschäft und das Transportgeschäft der Eisenbahnen; in Endemanns Handbuch des Deutschen H. Rechts, Bd. III; 1885.

Seligsohn: Erläuterungen zum Haftpflichtgesetz; 2. Aufl. 1931.

Siméon-David: Recht und Rechtsgang im Deutschen Reich; I. Bd. 1. Hälfte 1924.

Staub: Komm. zum Handelsgesetzbuch, bearb. von Koenige, Pinner, Bondi IV. Bd. 1927.

Staudinger: Komm. zum BGB; Schuldverhältnisse III. Teil, 1929.

Thöl: Lehrbuch des Handelsrechts; Bd. III, 4. Aufl. 1862.

Trabert: Die rechtliche Natur des Personenbeförderungsvertrages auf Eisenbahnen; Diss. Würzburg, 1923 (Masch. Schrift).

v. Tuhr: Allgem. Teil des bürgerlichen Rechts; II. Bd. 2. Hälfte, 1918.

Warmbold: Beitrag zum Rechte der Personenbeförderung auf Vollbahnen; Diss. Jena 1904.

v. Weinrich: Die Haftpflicht wegen Körperverletzung; 1902.

Weyl: Das Verschulden und die verwandten Begriffe im BGB; in Arch. f. ziv. Pr. Bd. 14 S. 78 ff.

Willkomm: Die rechtliche Ausgestaltung des deutschen Eisenbahnwesens von 1871—1925; Diss. Köln 1926.

Zimmermann: Wie haftet die Speise- und Schlafwagengesellschaft für das eingebrachte Gepäck der Reisenden? In „Gesetz und Recht", 9. Jg. S. 230 ff.

Zeitschriften und Entscheidungssammlungen.

Archiv für Eisenbahnwesen: Jg. 1925, 1926.

Deutsche Juristenzeitung: Jg. 1900, 1901.

Egers Eisenbahn- und verkehrsrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen: Bd. 1, 15, 18, 19, 22, 23, 24, 25.

Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen: Bd. 7, 47, 53, 55, 58, 61, 62, 65, 66, 86, 93, 95, 101, 104.

Gesetz und Recht. Zeitschrift für allgemeine Rechtskunde: Jg. 1908.

Juristische Wochenschrift: Jg. 1904, 1905, 1908, 1911, 1913, 1915.

Leipziger Zeitschrift für Handels-, Konkurs- und Versicherungsrecht: Jg. 1913.

Österreichische Zeitschrift für Eisenbahnrecht: Jg. 1912.

Das Recht. Rundschau für den deutschen Juristenstand: Jg. 1909.

Warneyers Jahrbücher: Jg. 1908, 1919.

Zentralblatt für Handelsrecht: Bd. 16, 70.

§ 1: Einleitung.

Ausgehend von den bescheidensten Anfängen vor nunmehr hundert Jahren, hat das Eisenbahnbeförderungswesen bis zum heutigen Tage eine Fortentwicklung durchgemacht, die selbst die kühnsten Hoffnungen und Wünsche der Fachleute sowohl als auch des reisenden Publikums bei weitem übertroffen hat. Erfindungen und Verbesserungen in technischer Hinsicht haben ein Werk geschaffen, das mit Recht als die „modernste Errungenschaft des Verkehrs" bezeichnet werden kann. Reisegeschwindigkeiten von 100 km und mehr in der Stunde gelten heute schon als Selbstverständlichkeiten; kaum denkt der Gegenwartsmensch dankbar darüber nach, daß Technikergeist und Technikerfleiß vermocht haben, Hindernisse der Erdoberfläche, die sich dem Aufschwung des Verkehrs hemmend in den Weg zu stellen schienen, durch Bauwerke ungeheuren Ausmaßes unter und über der Erde zu beseitigen.

Hand in Hand mit dieser, dem Wohl des gesamten Volkes dienenden Entwicklung ist auch der Gedanke ausgebaut worden, dem Reisenden innerhalb des deutschen Personenbeförderungsbetriebes in persönlicher Hinsicht in größtem Maße entgegenzukommen, wobei auch der Besonderheit und Bequemlichkeit des Einzelnen in erhöhtem Umfang Rechnung getragen wurde. Auch hier wurden die technischen Erfindungen in den Dienst des Reisenden gestellt: Rundfunk, Telephon, ja selbst der Film stehen heute dem Gebrauch und der Unterhaltung des Reisenden während der Fahrt fast in jedem Fernzug zur Verfügung. Darüber hinaus steigerten Handel, Industrie und Wirtschaft den Verkehr immer mehr und zwangen manchen, seine Zeit durch Nachtfahrten besser auszunutzen. Auch hier ist man dem Reisenden entgegengekommen, indem man besondere Schlafwagen in den D-Zügen mitrollen ließ oder ganze Schlafwagenzüge stellte.

Die Bestrebungen, eine vielstündige Eisenbahnfahrt dem Reisenden nicht mehr als eine Last oder unnötige Nervenanspannung erscheinen zu lassen, fanden einen besonderen Ausdruck in der Einführung von Speisewagen, in denen der Reisende während der Fahrt ebenso gut wie in einem städtischen Gasthaus speisen kann.

Diese letzte Einrichtung, die ebenso wie das Schlafwagenunternehmen, bekanntlich nicht zum Betrieb der Deutschen Reichsbahngesellschaft gehört, sondern einer besonderen Gesellschaft, der Mitropa, übertragen ist, soll in ihren Rechtsbeziehungen zu der Reichs-

bahn und zu den Reisenden untersucht werden. Dabei taucht die Frage nach der Haftung der Reichsbahn sowie der Mitropa bei Personenschäden und bei verloren gegangenen und beschädigtem Handgepäck auf. Zwar bergen die ungeheueren Ausmaße des heutigen Eisenbahnbetriebes bezw. seiner Nebenbetriebe noch Gefahrenquellen mancherlei anderer Art; doch bedeuten die schädigenden Ereignisse gerade dieser Art die im täglichen Leben am häufigsten vorkommenden. Die Behandlung dieser Fragen soll mit Hilfe allgemeiner Begriffsbestimmungen durchgeführt werden. Nicht zum Inhalt der Arbeit dagegen gehört die Weiterführung der Untersuchungen auf das Gebiet des Schlafwagenbetriebes der Mitropa, da sich das „Schlafwagenrecht" als solches schon heute als eigenes Recht Eingang in die Wissenschaft verschafft hat und Gegenstand wiederholter Ausführungen in der in- und ausländischen Literatur gewesen ist.[1]) Da ein Wesensunterschied zwischen Speise- und Schlafwagenbetrieb der Mitropa auch nicht besteht, würde eine Weiterführung der Fragen auf dieses Gebiet ohnehin bedeutungslos sein; nur dort, wo sie zur Vervollständigung der Arbeit notwendig erscheinen, sollen sie behandelt werden.

§ 2: Geschichtliche Entwicklung des Speisewagenbetriebs der Mitropa.

Das Unternehmen der Mitropa im heutigen Umfang findet seinen Ursprung in den Bahnwirtschaften, wie sie in den Anfangszeiten des Eisenbahnbeförderungswesens bestanden. In den Eisenbahnzügen der damaligen Zeit war es geradezu eine technische Unmöglichkeit, geregelte Speisewagenbetriebe einzurichten; darum blieb der Handelsbetrieb der Bahnwirtschaften auf die Bahnhöfe und Bahnsteige beschränkt. Der Gedanke, ihr Geschäft weiter ausdehnen zu können, bestimmte einige Bahnhofswirte dazu, Spezialwagen zu bauen, die es ermöglichten, den Fahrgästen während der Reise Speisen und Getränke verabreichen zu können.[2]) Aus diesen Unternehmungen entstanden und entwickelten sich die modernen Speisewagenbetriebe, die, abhängig vom Bestehen der Eisenbahn, mit dieser eine wirtschaftliche Verbindung zur Erleichterung und Förderung des Personenverkehrs eingegangen sind.

Zu der Zeit, als der Eisenbahnbetrieb weiter ausgebaut war und Nachtschnellzüge eingestellt wurden, entstand das Schlafwagenwesen. Niemals aber dachten die Eisenbahnverwaltungen der einzelnen deutschen Länder daran, den Betrieb auf eigene Rechnung durchzuführen;

[1]) vgl. z. B. Fuld, Ruge und Josserand a. a. O.
[2]) z. B. die Nordwestdeutsche Speisewagengesellschaft vereinigter Bahnwirte G. m. b. H.

da sie den wirtschaftlichen Erfolg für zweifelhaft hielten, übertrugen sie vielmehr den gesamten Schlafwagenbetrieb besonderen Gesellschaften,[3]) die sich zur Aufgabe stellten, statt der unbequemen Bänke für die Reisenden eine Schlafgelegenheit gleich den Hotels zu schaffen.

Die einzelnen deutschen Schlaf- und Speisewagengesellschaften versuchten zwar, ihr Unternehmen weiter auszubauen, fanden aber in ausländischen, besonders in französischen und belgischen Unternehmen starke Konkurrenz. Die starke Zerrissenheit der Länder und die überwiegenden Kapitalanteile des Auslands bei den deutschen Gesellschaften ermöglichte es, daß nach und nach fast sämtliche deutschen Betriebe von der französisch-belgischen Konkurrenz aufgesogen wurden.[4]) Diese selbst vereinigte sich im Jahre 1876 zur „Internationalen Schlafwagen- und großen Europäischen Expreßzuggesellschaft" (I.S.G.) mit den Verwaltungssitzen in Brüssel und Paris. Erst 40 Jahre später war es möglich, wieder ein rein deutsches Unternehmen ins Leben zu rufen. Begünstigt durch den Krieg, durch den die internationalen Beziehungen zerschnitten wurden und das ausländische Kapital ausgeschaltet war, entstand im Jahre 1916 in Berlin die „Mitteleuropäische Schlafwagen- und Speisewagenaktiengesellschaft" (Mitropa), die, wie der Name schon andeutet, durch Vertrag mit den einzelnen deutschen Eisenbahnverwaltungen das Recht erhielt, sowohl Schlafwagen als auch Speisewagen in den D-Zügen mitrollen zu lassen. Unter der klugen Führung weitschauender Direktoren wuchs das junge Unternehmen immer mehr heran und gestaltete sich zu einer gefährlichen Konkurrentin der I.S.G. Um der bestehenden Zersplitterung ein Ende zu machen, wurde im Jahre 1925 das Verkehrsgebiet des europäischen Festlandes zwischen der Mitropa und der I.S.G. vertraglich aufgeteilt. Nach diesem Abkommen blieben der I.S.G. drei Durchgangslinien im internationalen West-Ostverkehr, eine Linie des Nord-Südverkehrs und der Wechselverkehr zwischen Deutschland und Belgien, Frankreich und Polen, der Tschechoslowakei und dem Baltikum vorbehalten. Die deutsche Gesellschaft dagegen erhielt außer dem Verkehrsgebiet des Reiches noch die Gebiete der Niederlande, der skandinavischen Länder, Österreichs und der Schweiz. Mit den Eisenbahnverwaltungen dieser Länder wurden Monopolverträge abgeschlossen, nach denen andere Speisewagenunternehmer auf dem Eisenbahnnetz dieser Länder nur nach vorheriger Zustimmung der Mitropa Betriebe führen dürfen. Der Monopolvertrag zwischen der Mitropa und der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (DRG) (Mitropavertrag) besteht seit dem 24. 11. 1916, wird aber voraussichtlich innerhalb des nächsten Jahres einer Neufassung unterzogen werden. Diese Neufassung bedeutet im übrigen aber nur eine Vereinfachung des alten Ver-

[3]) Beckmann a. a. O. S. 37.
[4]) Archiv für Eisenbahnwesen 1926 S. 1254.

trages. Sachliche Änderungen, insbesondere eine Änderung des der Mitropa bis zum 1. Oktober 1946 übertragenen Betriebsmonopols sind nicht vorgesehen.

§ 3: Der Personenbeförderungsvertrag mit der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft.

Um sich ein klares Bild von den Rechtsbeziehungen zwischen der Mitropa und der Reichsbahn, der Hauptfrage der Arbeit, sowie von den dieser Frage benachbarten Problemen machen zu können, ist es wesentlich, vorerst auf das rechtliche Verhältnis einzugehen, das zwischen der Reichsbahn und den Reisenden besteht. Wenn nun die folgenden Untersuchungen über den Personenbeförderungsvertrag auch nicht die in der Vergangenheit liegenden Streitfragen aufrollen sollen, die in der Literatur der letzten Jahrzehnte in Form verschiedener Theorien auftauchten und die heute durch die sog. herrschende Meinung überholt sind, so ist es doch notwendig, zu den Ansichten, die sich neuerdings mit der Art des Vertrages selbst beschäftigen, eingehend Stellung zu nehmen.

Die sowohl theoretisch haltbare als auch praktisch zu angemessenen Resultaten führende allgemeine Ansicht geht heute dahin, daß der Beförderungsanspruch des Reisenden gegen die Bahn ein vertraglicher Anspruch ist, nicht etwa, wie früher angenommen wurde, ein unmittelbar gesetzlicher. [5]) Diese Ansicht findet ihre Begründung schon in § 6 der EVO, wo es heißt, daß die Eisenbahn Tarife aufzustellen hat, „die alle für den Beförderungsvertrag maßgebenden Bestimmungen . . . . . enthalten."

Auch über die Form und den Zeitpunkt des Vertragsabschlusses bestehen heute kaum noch irgendwelche Zweifel. Einer besonderen Form bedarf der Beförderungsvertrag nicht, es genügt vielmehr die Einigung über die zu leistende Beförderung und das hierfür zu entrichtende Entgelt. [6]) Der Abschluß des Vertrages geschieht dadurch, daß der Reisende die Fahrkarte fordert und der Schalterbeamte, als Vertreter der Eisenbahnverwaltung, dieses Fordern — ausdrücklich oder in Form konkludenter Handlungen — entgegennimmt, wobei die Aushändigung der Fahrkarte als Beweiszeichen für den Reisenden dient, daß er das Fahrgeld entrichtet hat und nunmehr von der Bahn die Gegenleistung zu fordern berechtigt erscheint. [7])

Weiterhin unbestritten ist heute die Ansicht, daß der Personen-

---

[5]) so z. B. von Schott a. a. O. § 364, S. 525; Schneeli a. a. O. S. 18.
[6]) so auch Warmbold a. a. O. S. 26.
[7]) Staub § 472 Anm. 16; Göppert a. a. O. S. 67.

beförderungsvertrag kein Kaufvertrag sein kann. Endemann [8]) meint, daß die Vorstellung von einem mit den einzelnen Reisenden abgeschlossenen Beförderungsvertrag durch die Idee eines Kaufs der Fahrkarte in den Hintergrund gedrängt werde. Schott [9]) vertritt weiterhin die Ansicht, daß der Kauf einer Eisenbahnfahrkarte sich auch juristisch als Kauf auffassen lassen könne, nämlich als Kauf des Forderungsrechts auf Transport, das einseitig durch Kreation der Inhaberkarte seitens der Eisenbahnverwaltung geschaffen würde; das Forderungsrecht sei in der Inhaberkarte verbrieft.

Wenn man auch wohl im täglichen Leben vom „Kauf" einer Fahrkarte spricht, so stellt sich diese Sprachweise doch als ganz äußerliche Art der Betrachtung heraus, und es ist klar, daß die Lieferung der Karte nicht den Hauptinhalt der versprochenen Leistung ausmachen kann. [10]). Denn Kaufverträge können nur abgeschlossen werden über Sachen und Rechte, die Gegenstände des Verkehrs sein können (Mobilien und Immobilien, Gesamtvermögen, Erbschaft, Forderungen, veräußerliche dingliche Rechte u. a. m.) oder auch über Güter, die gemäß dem Willen der Parteien als Kaufobjekte zu gelten haben und nach Analogie des Kaufs zu behandeln sind (Kundschaft, Geschäftsgeheimnis, emptio spei). Ein Kaufvertrag liegt aber nicht vor, wenn eine Arbeitsleistung versprochen wird, und aus diesem Grunde kann die Beförderung von Personen durch die Eisenbahn auch nicht als Kauf aufgefaßt werden.

Darüber hinaus ist auch die Ansicht herrschend, daß der Personenbeförderungsvertrag kein Dienstvertrag ist. [11]) Löst sich der Reisende z. B. eine Fahrkarte von A. nach B, so legt er keinen Wert darauf, daß er befördert wird, d. h. es kommt ihm nicht auf die Dienstleistungen der Bahnbeamten an, sondern er wünscht nur seine Ankunft in B; mit andern Worten: er erstrebt nur einen von der Eisenbahn zu erzielenden Erfolg. Dieser zu erzielende Erfolg aber ist es gerade, der den Leistungsinhalt eines Werkvertrages ausmacht, ganz im Gegensatz zum Dienstvertrag, bei dem es nur auf die Arbeitstätigkeit, die Dienste als solche ankommt.

Scheidet somit die Annahme, daß der Personenbeförderungsvertrag ein Dienstvertrag ist, vollkommen aus, so fragt es sich, ob, bei der Annahme, daß wir es mit einem Werkvertrag zu tun haben, sich dieser lediglich nach den Regeln des BGB (§§ 631 ff.) richtet, oder ob nicht vielmehr auch noch andere Vertragstypen hinzutreten, die den Beförderungsvertrag zu einem gemischten Vertrag gestalten würden. Denn ebenso, wie sich z. B. der Hotelvertrag als ein aus Dienst- und Mietvertrag gemischter Vertrag darstellt, könnte auch

[8]) Recht der Eisenbahnen, S. 672.
[9]) a. a. O. § 364.
[10]) Leonhard Bes. Schuldrecht S. 6.
[11]) RG 62, 120.

der Beförderungsvertrag ein Gemisch von Werk- und Mietvertrag bilden. Und in der Tat käme bei Annahme eines Mischvertrages auch nur die im BGB abschließend geregelte Miete in Frage.

In der deutschen Literatur ist diese Ansicht besonders von Warmbold [12]) vertreten worden. Er meint, daß das Entgelt, welches jemand der Eisenbahn für die Beförderung leistet, „nicht nur für den von ihr herbeizuführenden Erfolg, sondern auch zum großen Teil als Mietzins für den während der Beförderung zu gewährenden Platz" geleistet wird. Hierfür führt er wörtlich folgendes Beispiel an:

„Eine Fahrkarte 4. Klasse von A nach B kostet X M, während eine solche 1. Klasse das Vierfache, nämlich 4 mal X M kostet. In beiden Fällen ist das Werk, welches von der Eisenbahnverwaltung geleistet wird, identisch; nur der Platz, den jemand auf Grund seiner Leistung beanspruchen kann, ist ein verschiedener. Nimmt man nun an, daß der Fahrpreis 4. Klasse lediglich für den Erfolg geleistet sei, so sind bei dem Fahrpreis 1. Klasse 75% als Mietzins für den Platz gezahlt. Der Beförderungsvertrag umfaßt somit sowohl die den Begriff des Werkvertrages wie des Mietvertrages bildenden Elemente". Auf Grund seiner weiteren Darstellung gelangt dann Warmbold zu dem Ergebnis, daß der Mietvertrag „in seinem Inhalt und Umfang durch den Werkvertrag begrenzt" sei.

Dieses Ergebnis erscheint mir jedoch unrichtig. Denn der Personenbeförderungsvertrag, in dem unbestritten, wie oben ausgeführt, die Elemente des Werkvertrages enthalten sind, erstrebt vor allem die Beförderung von Ort zu Ort. Diese Ortsveränderung läßt sich aber nur durchführen, wenn dem Reisenden, der fortbewegt werden soll, ein Platz eingeräumt wird; ohne Platzgewährung würde der erstrebte Erfolg garnicht eintreten können. In welcher Form sich dieser Platz darstellt, ist im Augenblick unwesentlich: der Reisende kann ebenso gut an sein Ziel gelangen, wenn er, statt eines Sitzplatzes, einen Stehplatz innehat oder wenn er sich statt im Wagenabteil, im Seitengang des D-Zugwagens befindet. Darum muß sich der Reisende bei Überfüllung des Zuges unter Umständen auch damit begnügen, daß ihm an Stelle eines Sitzplatzes nur ein Stehplatz zur Verfügung steht, denn auch so kann er unverletzt an seinen Bestimmungsort gelangen. Der Begriff „Platz" hat weder in der EVO noch in einem andern Reichs- oder Landesgesetz oder in irgendeiner Betriebsordnung eine Umgrenzung erfahren. Die DRG ist wohl nach § 3 EVO verpflichtet, ihre Fahrgäste zu befördern, diese aber haben keinen Anspruch darauf, die Beförderung sitzend zu genießen. Das ergibt sich schon aus § 18 Abs. 1 und 2 EVO: „Der Schaffner ist berechtigt und auf Verlangen verpflichtet, den Reisenden die Plätze anzuweisen. Wer seinen Sitzplatz verläßt, ohne ihn deutlich erkennbar zu belegen, verliert den Anspruch

[12]) a. a. O. S. 23 ff.

darauf", d. h. er muß sich für die weitere Fahrt, in Ermangelung eines freien Sitzplatzes, mit einem Stehplatz begnügen.

Nach § 13 EVO geben die Fahrkarten zwar Anspruch auf einen Platz in der entsprechenden Wagenklasse, aber auf die Zuweisung eines bestimmten Platzes hat der Reisende keinen Rechtsanspruch.[13]) Nach § 9 EVO sollen aus den Fahrplänen zwar die Wagenklassen, mit welchen die einzelnen Züge fahren, nicht aber die Zahl der Plätze oder aufzunehmenden Personen zu ersehen sein. Hieraus folgt aber, daß der Begriff „Platz" in der EVO, wie überhaupt, ein völlig unbestimmter ist.[14]) Die Platzgewährung muß nur eine dem heutigen Stand des Eisenbahnwesens entsprechende sein. Darum hat der Reisende heute, im Gegensatz zu den Anfangszeiten des Eisenbahnbetriebs, in denen die Beförderung eine äußerst primitive war, auf Grund seiner Leistung einen unbedingten Anspruch auf einen solchen Platz, der ihm Schutz gegen Witterungseinflüsse bietet und auf dem er auch sonst, ohne daß die Gefahr der Verletzung seiner Person besteht, befördert wird. Die Platzeinräumung ist eben im vorliegenden Fall Bestandteil des Werkvertrages geworden. Zutreffend meint Ruge,[15]) daß man entgegengesetzten Falles dann auch den Verwahrungsvertrag zergliedern müsse, denn dieser enthielte ja neben den Elementen des Verwahrens auch noch, soweit es sich um die Platzgewährung des Verwahrers handele, die Elemente der Miete. „Der Grund ist nicht darin zu finden, daß der Vertrag eine besondere Regelung im Gesetz erfahren hat", sondern der Begriff müsse aus sich selbst erklärt werden und da ergebe sich, „daß Verwahren an einen sicheren Platz legen bedeutet". Ebenso kann aber auch gesagt werden, daß das „Sichbefördern-lassen" nichts anderes bedeutet, als durch Innehabung eines Platzes an einen anderen Ort zu gelangen.

Denn es ist sicher, daß es nicht in der Absicht der vertragschließenden Parteien lag, einen derartigen Mischvertrag einzugehen, aus dem beide Teile sowohl aus den Elementen des Werkvertrages als auch aus denen der Miete berechtigt und verpflichtet erscheinen müßten. Man kann vielmehr sagen, daß erst durch die Einräumung eines Platzes die von der Eisenbahn übernommene Verpflichtung, eine Ortsveränderung herbeizuführen, ermöglicht werden kann. Daß dabei den Reisenden regelmäßig ein Sitzplatz gewährt wird, erklärt sich aus der besonderen Ausgestaltung der Wagenklassen. Wären die heutigen Eisenbahnwagen nicht mit Sitzgelegenheiten ausgestattet, bestände vielmehr nur die Möglichkeit, daß die Reisenden sich stehend befördern lassen müßten, so stände ihnen bei dieser Beförderungsart doch immerhin auch ein Platz zur Verfügung und die Ansicht, daß es sich

---

[13]) Kittel-Friebe-Hay § 14 Anm. 1.
[14]) s. auch Eger in DJZ. 7, 23.
[15]) a. a. O. S. 38.

bei der Personenbeförderung um Ortsveränderung durch Innehabung eines Platzes handelt, würde nur erhärtet werden.

Will oder kann nun der Reisende die Fahrt nur unter der Gewißheit antreten, daß ihm ein Sitzplatz eingeräumt wird, so besteht für ihn die Möglichkeit, sich einen solchen vor Beginn der Fahrt durch Kauf einer Platzkarte zu sichern. Die meisten Vertreter der Ansicht, die, ebenso wie an dieser Stelle, den Beförderungsvertrag als einen einheitlichen Werkvertrag ansehen, kommen zu dem Ergebnis, daß auch der Kauf einer Platzkarte zum Inhalt des Vertrages gehöre. So sagt Ruge,[16]) daß es für den Begriff der Personenbeförderung vollkommen gleichgültig sei, „ob ein bestimmter oder unbestimmter Platz die Grundlage der Beförderung bildet, ob sich der Platz, den der Reisende einnehmen wird, bereits vor oder erst mit Eintritt der Reise bestimmt. Einen Platz kann er immer auf Grund des Beförderungsvertrages verlangen. Durch einen mit diesem verbundenen Mietvertrag — wenn ein solcher möglich wäre — würde er die Bahn doppelt verpflichten. Aber man kann im Eisenbahnwagen gar keinen Platz mieten, man kann sich nur befördern lassen".

Diese Ansicht wird jedoch m. E. der wirklichen Lage nicht gerecht. Es ist sicher, daß der Reisende immer einen Platz auf Grund des Beförderungsvertrages verlangen kann. Darüber hinaus muß aber auch angenommen werden, daß er auf Grund der gekauften Platzkarte die Eisenbahn ein zweites Mal verpflichten will. Denn in diesem Fall schließt er mit der Bahn neben dem eigentlichen Beförderungsvertrag noch einen besonderen, einen Mietvertrag ab.[17]) Erhält er nämlich durch den Abschluß des Beförderungsvertrages nur einen Anspruch auf einen unbestimmten Platz, so steht ihm durch den Kauf einer Platzkarte das Recht zu, während der ganzen Dauer seiner Reise einen festbestimmten Sitzplatz einzunehmen. Dieses Recht wird ihm durch Aushändigung der Platzkarte gewährleistet; die Legitimation schützt ihn bei Irrtum und Streitigkeiten innerhalb des Reisepublikums und rechtfertigt ihn, wenn er von der gemieteten Sache einen vertragsmäßigen Gebrauch während der Mietzeit macht (§ 535 BGB). Auch die sonstigen Vorschriften des BGB über das Mietrecht finden Anwendung. Man wird nicht behaupten wollen, daß der durch eine Platzkarte legitimierte Reisende A das Recht, einem Mitreisenden B, der sich auf den für A vorher bestimmten Platz gesetzt hat, den Besitz dieses Platzes streitig zu machen, allein aus der Tatsache herleiten kann, daß er einen höheren Fahrpreis bezahlt habe. Vielmehr ist die Höhe des Fahrpreises beider Reisenden identisch, und nur auf Grund der Tatsache, daß er außer dem Beförderungsvertrag noch einen von diesem völlig getrennten Mietvertrag mit der Bahn abgeschlossen hat, ist der A zu seinem Vorgehen berechtigt.

[16]) a. a. O. S. 42.
[17]) so auch Göppert a. a. O. S. 62.

Staub [18]) und Kittel-Friebe-Hay [19]) behaupten, daß die Überlassung eines bestimmten Platzes eine „Nebenvereinbarung zum Beförderungsvertrag" bedeute. Denn es sei hierbei nicht „auf den Gebrauch einer Sache, sondern vielmehr auf eine qualitativ besondere Beförderung abgesehen".

Es fragt sich aber, ob der Reisende, der sich durch den Kauf der Platzkarte einen festen Platz sichern will, darin eine „besondere" Beförderungsart erblickt. Hätte er den Wunsch gehabt, qualitativ besonders befördert zu werden, so hätte er einen höheren Fahrpreis bezahlt, um in der ihm dafür gebotenen gleichfalls höheren Wagenklasse neben der besseren Ausgestaltung des Platzes eine einigermaßen feste Gewißheit auf einen Platz solcher Art zu haben. Aber diese Gewißheit ist eben nicht eine unbedingte; auch die höheren Wagenklassen können überfüllt sein. Und überdies will er garnicht den höheren Fahrpreis entrichten, sondern will sich nur einen Sitzplatz in der ihm angemessenen Wagenklasse sichern. Das geschieht dadurch, daß er den vereinbarten Mietzins an die Eisenbahnverwaltung zahlt und nicht etwa „einen Zuschlag zum Fahrpreis", wie Staub meint, an diese abführt. Die Ansicht Staubs würde richtig sein, wenn die Beförderung in der Weise geschehen würde, „daß der Passagier in dem Beförderungsmaterial einen Platz sitzend einnimmt, der ihm zu diesem Zweck gewährt wird". Aber daß der Reisende ja keinen Rechtsanspruch auf einen Sitzplatz hat, ist oben [20]) gezeigt worden.

Die Annahme, daß es sich im Fall des Platzkartenkaufs um zwei gesonderte Verträge handelt, findet schon in den äußeren Merkmalen des Vertragsabschlusses ihre Bestätigung. Beide Verträge sind gegenseitig, d. h. solche, bei denen die Leistung der einen Partei das Synallagma für die Leistung der anderen bedeutet. Und in der Tat trifft dieser begrifflich notwendige Umstand sowohl für den Beförderungsvertrag als auch für den Mietvertrag zu. Der mit einer gültigen Fahrkarte ausgerüstete Reisende könnte ohne weiteres seine Fahrt antreten, und trotzdem schließt er einen neuen, von dem ersten völlig getrennten Vertrag mit der Bahn ab, durch den er durch Entrichtung einer bestimmten Summe das Recht auf eine von der eigentlichen Beförderungspflicht gänzlich gesonderte Leistungspflicht erhält.

Als vorläufiges Ergebnis stellt sich somit heraus, daß der Personenbeförderungsvertrag ein reiner Werkvertrag ist und daß nur im Fall des Kaufs einer Platzkarte zwei gesondere Verträge vorliegen. Hat sich demnach die Ansicht Warmbolds, der den Beförderungsvertrag als einen aus Werk- und Mietvertrag gemischten Vertrag bezeichnet, als unrichtig erwiesen, so würde eine noch weiter gehende Annahme,

[18]) a. a. O. Anm. 9 § 472.
[19]) a. a. O. § 14, 1.
[20]) S. 7 der Arbeit.

nämlich die, daß es sich bei der eigentlichen Personenbeförderung um zwei voneinander getrennte Verträge — Werkvertrag und Miete — handele, völlig abwegig erscheinen.

Die Tatsache dagegen, daß der Reisende auf Grund des Beförderungsvertrages stets sowohl ein Recht auf Beförderung als auch auf einen Platz hat, bildet eine sichere Grundlage für die folgende Weiterführung der Untersuchungen.

Danach sind die Eisenbahnwagen regelmäßig in verschiedene Klassen eingeteilt. Sie zeichnen sich dadurch besonders aus, daß die einen nur Holzsitze enthalten, während die andern mit Polstern ausgesattet sind. Der mehr oder weniger größere Luxus in den einzelnen Klassen ist aber auf den Beförderungsvertrag selbst ohne Einfluß. Vielmehr bezahlt der Reisende einen höheren Fahrpreis und erhält dafür größere Bequemlichkeiten. Die 75% des Fahrpreises, die, nach der Meinung Warmbolds in seinem oben angeführten Beispiel, der Reisende für Miete des Platzes hingibt, bilden nichts mehr und nichts weniger als die Benutzungsgebühr für die bessere Ausstattung des ihm zur Verfügung gestellten Platzes. Niemals kann — von dem Fall mit der Platzkarte abgesehen — ein weiterer Begriff als der der Beförderung selbst in den Personenbeförderungsvertrag rechtlich eingreifen, auch wenn der Platz noch so bequem und geschmackvoll hergerichtet ist.

Weiterhin muß man aber erwägen, daß es nicht nur der Sitzplatz ist, auf dem der Reisende befördert wird, sondern daß ihm auf Grund des Beförderungsvertrages während der Fahrt eine viel größere Bewegungsmöglichkeit geboten ist. So steht ihm, ohne Abschluß eines weiteren Vertrages, z. B. der zwischen den Sitzreihen befindliche Gang zur Verfügung; weiterhin hat er Gelegenheit, den Seitengang des D-Zugwagens als Aufenthaltsraum zu benutzen. Jedem Reisenden ist es gesattet, diesen Verbindungsweg zu benutzen, um während der Fahrt in einen anderen Wagen zu gelangen: man kann sogar sagen, daß ihm durch die Verkoppelungstechnik der einzelnen D-Zugwagen der ganze Zug mit allen seinen Einrichtungen als Aufenthaltsraum zur Verfügung steht.

Mit Hilfe dieser allgemeinen Begriffsbestimmungen läßt sich der Gedankengang noch weiter durchführen. Wir nehmen an, daß die Speisewagen, die in den D-Zügen mitrollen, Eigentum der Bahn wären und daß der gesamte Wirtschaftsbetrieb dieser Wagen auch in Händen der Eisenbahnverwaltung läge. Dann würde es Inhalt des Beförderungsvertrages sein, daß die Fahrgäste in diesen Wagen verkehren, d. h. sich aufhalten dürften. Würden sie allerdings bei dieser Gelegenheit Bestellungen auf Speisen und Getränke machen, so würden bei Entgegennahme dieser Bestellungen besondere Kaufverträge, die mit dem zugrunde liegenden Beförderungsvertrag in keinerlei rechtlichem Zu-

sammenhang stehen, abgeschlossen werden. Verzehren die Reisenden jedoch nichts, so würde der Verkehr im Speisewagen doch nur eine weitere Ausgestaltung des ihnen gebotenen Aufenthaltsraums bilden, d. h. durch den Abschluß des Personenbeförderungsvertrages würden sie das Recht auf Bewegung im Speisewagen ebenso wie das Recht auf einen Platz erhalten, ohne daß ein besonders gearteter Vertrag hinzukommen müßte.

§ 4: Das rechtliche Verhältnis zwischen den Reisenden und der Mitropa beim Personenbeförderungsvertrag.

Würde den Fahrgästen in dem Fall, daß die Speisewagen Eigentum der DRG wären und diese ihren eigenen Wirtschaftsbetrieb hier eingerichtet hätte, unstreitig nur ein Vertragsgegner — eben die DRG — gegenüberstehen, so fragt es sich, ob durch die Einschaltung der Mitropa dieses Verhältnis derart geändert wird, daß der Reisende sich hierdurch zwei Kontrahenten gegenübersieht.

Man könnte dabei an folgende zwei Fälle denken:

Einmal bestände die Möglichkeit, daß die DRG und die Mitropa als gemeinsame Vertragsgegner dem Reisenden gegenüber auftreten könnten, und das andere Mal, daß sich beide Gesellschaften in ihren Pflichten teilen würden.

Besonders die erste Möglichkeit ist Gegenstand wiederholter wissenschaftlicher Erörterungen gewesen und hat auch ohne Zweifel große praktische Bedeutung, da sie bei der Frage nach der Haftung der Mitropa eine Rolle spielt. Vor allem ist die von Reindl[21]) aufgegriffene Frage wichtig, ob die Mitropa, gerade so wie die DRG,[22]) dem Reisenden als Betriebsunternehmer i. S. des § 1 Reichshaftpflichtgesetz gegenübertritt, da sie in diesem Fall auf Grund d. G. für Personenverletzungen haften würde. Allerdings spricht Reindl[23]) nur von der Haftung der Schlafwagenunternehmungen; da jedoch dieselben Gründe auch für Speisewagengesellschaften zutreffen, würde er auch konsequenterweise deren Haftung bejahen. Reindl will zwar die Gesellschaft nicht allein, sondern gesamtschuldnerisch mit der DRG verantwortlich machen, weil zwischen ihnen ein sog. kombinierter Betrieb bestehe; denn sowohl das Beförderungs- als auch das Beköstigungsgewerbe werde auf deren gemeinsame Rechnung betrieben. Der Reisende schließe mit dem durch die Eisenbahnverwaltung und die Speisewagengesellschaft zusammen dargestellten Eisenbahnunternehmer

---

[21]) Eisenbahnrechtl. Entsch. 18, 367; 19, 88; 24, 195 und 319.

[22]) hierüber s. unten S. 18 ff.

[23]) und mit ihm besonders Kittel-Friebe-Hay § 11 Anm. 7 sowie Beckmann Seite 40.

einen Beförderungsvertrag ab, der auf Beförderung in einem Speisewagen gerichtet sei. Dem solle auch nicht die Tatsache entgegenstehen, daß in Wirklichkeit nur die DRG die Leitung der technischen Seite ausübe, „da bei gemeinsamer Unternehmung eines Betriebes doch immer nur einer der beiden Unternehmer die Leitung der Ausführung übernehmen wird.[24])

Gegen diese Ansicht spricht zunächst, daß bei einem kombinierten Betrieb beide Unternehmungen, die DRG und die Mitropa, die aus dem Personenbeförderungsvertrag entspringenden Pflichten gemeinsam übernehmen müßten. Diese Annahme läßt sich aber nicht halten. Denn da die Eisenbahnen Verkehrsanstalten sind, so gehört notwendigerweise zum Begriff der Verwaltung die Leitung ihres Betriebs. Dieser aber hat die technische und wirtschaftliche Ausnutzung ihrer gesamten Anlagen zu den von der Eisenbahn bezweckten Leistungen zum Inhalt. Nur von denjenigen Organen also, denen der Betrieb in seiner Gesamtheit unterstellt ist, kann gesagt werden, daß in ihren Händen die Verwaltung ruht.[25]) Nur dieser oberen Leitung steht aber auch zu, diejenigen Wege zu bestimmen, die ihr für die Erreichung ihrer Zwecke dienlich erscheinen. Werden demnach für diesen oder jenen einzelnen Zweig der Leitung der DRG besondere Einrichtungen nötig, wird z. B. mit der Mitropa ein Vertrag darüber abgeschlossen, daß diese das Recht erhalten soll, die Beköstigung der Reisenden während der Fahrt zu übernehmen, so wird die Mitropa hierdurch doch noch keinesfalls Verwalter oder Mitverwalter der DRG. Es erschiene im übrigen aber auch schlechthin undenkbar, daß der Mitropa jene begriffsnotwendige, den Betrieb leitende Stellung eingeräumt wäre. Denn bei der heutzutage so vielseitigen Einrichtung des Eisenbahnbetriebs kann dessen Unternehmer die Leitung einer andern Gesellschaft nicht überlassen.[26]) Er muß, wenn er schon eine reibungslose Abwicklung des Verkehrs und damit eine möglichste Verhütung von Unfällen erreichen will, den Betrieb in seiner Gesamtheit überwachen und ausführen.

Beförderungs- und Beköstigungsgewerbe sind zwar notwendig zeitlich verbunden und werden daher gleichzeitig betrieben; doch ergibt sich daraus keinesfalls, daß sie auf gemeinschaftliche Rechnung geführt werden, d. h. im kombinierten Betrieb ausgeübt werden. Vielmehr fließt der Mitropa lediglich der Erlös ihrer Tätigkeit zu, während ihr ein Anteil an dem finanziellen Ergebnis des Beförderungsgeschäfts nicht zusteht, dieses ihr also weder zum Vorteil noch zum Nachteil gereicht.

Allerdings stehen einer ausdrücklichen Vereinbarung zwischen der DRG und der Mitropa, ihr Gewerbe für gemeinsame Rechung auszu-

---

[24]) EE 24, 322.
[25]) RG in EE 18, 329.
[26]) Seligsohn § 1 Anm. 119.

führen, keine zwingenden Hindernisse entgegen. Denn derartige Abmachungen sind in jedem Fall zulässig. Auf diese Weise könnte jedoch am Ende jede Gesellschaft die Eigenschaft eines Betriebsunternehmers erlangen, wenn auch der unter ihrer Leitung ausgeübte Gewerbezweig die Beförderung von Personen nicht zum Gegenstand hat. Doch weder der Wortlaut des § 1 des Mitropavertrages, worin der Mitropa „das Recht des Betriebs von Schlaf- und Speisewagen" eingeräumt wird, noch andere Anhaltspunkte rechtfertigen den Schluß, daß die Mitropa das Beförderungsgewerbe auf gemeinschaftlicher Rechnung mit der DRG betreibe. Eine solche Annahme widerspräche vielmehr den tatsächlichen Verhältnissen. [27]) Somit kann der Ansicht Reindls nicht zugestimmt werden; die Mitropa ist nicht Betriebsunternehmer und ein evtl. gegen sie gerichteter Anspruch könnte nicht auf § 1 Haftpfl.ges. gestützt werden.

Die oben erwähnte zweite mögliche Ansicht, daß sich nämlich Eisenbahn und Mitropa in ihren dem Reisenden gegenüber zu übernehmenden Pflichten teilten, [28]) läßt sich aber auch nicht halten, denn es muß daran gedacht werden, daß der Beförderungsvertrag selbst nur mit der DRG abgeschlossen wird. Der Reisende will garnicht mit der Mitropa außerdem noch einen besonderen Vertrag des Inhalts abschließen, daß er sich in ihren Speisewagen während der Reise aufhalten darf. Vielmehr gründet sich die Verpflichtung der DRG nur auf die Beförderung; eine Aufteilung dieses einheitlichen Begriffs ist nicht möglich, und daher kann die Mitropa auch nicht einen Teil der Pflichten aus dem Beförderungsvertrag übernehmen. [29])

Nach diesem aber ergibt sich notwendigerweise, daß der Reisende, auch wenn er sich im Speisewagen der Mitropa aufhält, doch nur einen Vertrag, den Beförderungsvertrag mit der DRG, abgeschlossen hat und daß lediglich zwischen diesen beiden Vertragsgegnern Rechtsbeziehungen bestehen. [30])

§ 5: Rechtsbeziehungen zwischen der deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und der Mitropa.

Zum besseren Verständnis des zwischen diesen beiden Gesellschaften bestehenden Verhältnisses soll uns neben den Ergebnissen der bisherigen Untersuchungen vor allem der Mitropavertrag selbst dienen. Dieser Vertrag, genauer der „Hauptvertrag über die Führung von Schlaf- und Speisewagen, abgeschlossen zwischen der Mitteleuropäi-

---

[27]) Fuld in EE 24, 324.
[28]) wie Zimmermann a. a. O. das anzunehmen scheint.
[29]) Ruge S. 47.
[30]) Röder, Vorbem. zu § 9, 3; Ruge a. a. O.

schen Schlafwagen und Speisewagen A. G. (MSG)[31]) und den Staatseisenbahnverwaltungen Deutschlands", der in seinem gesamten Inhalt der Allgemeinheit nicht bekannt ist, enthält bis ins Kleinste gehende Vereinbarungen, die das gegenseitige Verhältnis zwischen der DRG und der Mitropa in finanzieller, wirtschaftlicher und technischer Hinsicht betreffen.

Danach sind in § 5 des Hauptvertrages Bestimmungen enthalten, die besagen, daß die „Eisenbahnverwaltungen für die Beförderung der Wagen in den festgesetzten Zügen eine besonders vereinbarte Vergütung" erhalten sollen. Diese Vergütung beläuft sich nach Fertigstellung des Jahresabschlusses für jedes Geschäftsjahr auf „25% des zur Ausschüttung kommenden Nettodividendenbetrages mit der Maßgabe, daß diese Abgabe mindestens 2% des in dem betreffenden Jahr dividendenberechtigten Aktienkapitals betragen muß, sofern eine Dividende überhaupt zur Ausschüttung gelangt". In finanzieller Hinsicht mag auch die Tatsache interessant sein, daß die Reichsbahn „außerdem von der Mitropa für jeden verkauften Bettplatz eine Vergütung in Höhe von 33⅓% des Bettpreises" erhält. Überhaupt ist die Mitropa finanziell in sehr weitem Maße von der Reichsbahn-Gesellschaft abhängig. Das Grundkapital der Mitropa A. G. beträgt 10 560 000 RM. Es ist eingeteilt in Vorzugsaktien in Höhe von 960 000 RM und in Stammaktien in Höhe von 9 600 000 RM. An diesen Stammaktien ist die Reichsbahn mit 15% beteiligt. Die mit 10fachem Stimmrecht ausgestatteten Vorzugsaktien sind, falls 51% der Stammaktien es verlangen, in Stammaktien umzuwandeln. Hierbei ist aber erforderlich, und das ist das Wichtige, daß die drei dem Aufsichtsrat angehörenden Mitglieder der Reichsbahn zustimmen. Außerdem ist die Übertragung von Aktien an Dritte nur mit Zustimmung des Aufsichtsrats zulässig; aber "der Aufsichtsrat hat die Genehmigung zu verweigern, wenn die ihm angehörenden Mitglieder der Reichsbahn widersprechen".

Noch enger als durch dieses finanzielle Band ist die Mitropa an die DRG durch Vereinbarungen geknüpft, die die Beschaffenheit und Bauart der Speisewagen, also die technische Seite des Betriebes betreffen.

Der Außenstehende erblickt in der Mitropa mit ihren eigenen, äußerst geschmackvoll ausgestatteten Wagen, ihrem eigenen Personal, besonderem Reklamewesen und allen ihren sonstigen Einrichtungen ein gewaltiges Unternehmen, das neben der DRG als völlig selbständig und gleichberechtigt erscheint. Doch enthüllen die gerade an dieser Stelle interessierenden Punkte des Hauptvertrages ein Verhältnis, das keineswegs diese Vermutung bestätigt, sondern das im Gegenteil die völlige Unterordnung der Mitropa unter die DRG kennzeichnet.

Außer daß die Eisenbahnverwaltung die Zugkraft für die Speise-

[31]) Die Bezeichnung „Mitropa" wurde erst später gewählt.

wagen stellt, müssen die Wagen den Erfordernissen der „technischen Einheit" entsprechen. „Die Wagen müssen mit den Beleuchtungs-, Heizungs-, Brems-, Notsignal und Übergangs-Einrichtungen (Faltenbälgen) versehen sein, die von den Eisenbahnverwaltungen für notwendig erachtet werden. Bauart und Einrichtung der Wagen sowie die Vorschriften für die Lieferung der Baustoffe und einzelnen Bestandteile sind im Einvernehmen mit den Eisenbahnverwaltungen festzustellen" (Mitropavertrag § 2). Die Eisenbahnverwaltung hat das Recht, „den Bau der Wagen in den Fabriken überwachen zu lassen" und macht die Mitropa für jegliche Folgen haftbar, die durch Verwendung von Baustoffen entstehen, die den gegebenen Vorschriften nicht entsprechen. Die Mitropa darf ihre Wagen erst dann dem Betrieb übergehen, „wenn sie von dem dazu bestimmten Eisenbahnbeamten abgenommen sind. Sie müssen den Bestimmungen der Eisenbahnverwaltungen entsprechen, auf deren Strecken sie verkehren sollen." (§ 3). Trotzdem die Speisewagen nicht bahneigen sind, steht den Eisenbahnverwaltungen doch das Recht zu, mangelhafte Wagen sofort außer Verkehr zu setzen, wofür die Mitropa „schleunigst für Ersatz zu sorgen" (!) hat. Die völlige Herrschaft der Reichsbahn über die Mitropa kennzeichnet weiterhin die Tatsache, daß „die Eisenbahnverwaltungen jederzeit das Recht" haben, den Verkehr der Wagen auf ihren Linien zu untersagen", wenn in den Ländern, die die Wagen durchlaufen, Seuchen herrschen, wogegen die Mitropa „weder ein Einspruchsrecht noch einen Anspruch auf Entschädigung" hat (§ 10). Sie hat sich überhaupt völlig nach dem ihr von der DRG mitgeteilten Gesundheitsregeln zu richten. Einspruchsrechte oder Ansprüche auf Entschädigung hat die Gesellschaft auch dann nicht, wenn infolge Änderung des Fahrplans Züge, in denen ihre Wagen mitrollen, zeitweise oder dauernd ausfallen.

Auch die Unterhaltung der Wagen ist im Hauptvertrag ausführlich geregelt. Danach ist es Sache des Eisenbahnpersonals, für die Unterhaltung der Speisewagen während des Betriebes zu sorgen, während die außer Betrieb gesetzten Wagen die Mitropa selber auszubessern hat.

Von besonderer Bedeutung mag auch die Tatsache erscheinen, daß, trotzdem die Mitropa ihren eigenen Speisewagenbetrieb unterhält, der Eisenbahnverwaltung doch das Recht zusteht, die Art und Zahl der Gänge der Mahlzeiten zu bestimmen.

Faßt man nun die gesamten Beziehungen zwischen der DRG und der Mitropa zusammen, so bestätigt sich die anfangs erhobene Behauptung von der völligen Herrschaft der einen über die andere, aber damit ist noch nichts über das rechtliche Verhältnis der beiden Gesellschaften zueinander gesagt.

Einen Einfluß auf den Personenbeförderungsvertrag hat die Mitro-

pa nicht, wie wir oben untersucht haben; auch ist sie nicht Betriebsunternehmer, weder Verwalter noch Mitverwalter der Eisenbahn. Treten nun aber die Reisenden innerhalb des Beförderungsvertrages mit der Mitropa in keinerlei vertragliche Beziehungen, so kann diese nur zu den „Leuten oder anderen Personen" im Sinne des § 5 EVO zählen, „deren sich die Eisenbahn bei der Ausführung der von ihr übernommenen Beförderung bedient." Ob die Mitropa hierbei im einzelnen zu den „Leuten" zu rechnen ist, oder ob sie in die Gruppe der „anderen Personen" fällt, ist fraglich, aber auch ohne praktische Bedeutung. Denn nach der Bestimmung des § 5 EVO haftet die Eisenbahn für beide Gruppen in gleichem Umfang. Die „anderen Personen" sind Hilfskräfte, die die Eisenbahn beschäftigt, die aber nicht im eigentlichen Angestelltenverhältnis zu ihr stehen. [32]) Zu den „Leuten" sind diejenigen zu zählen, die innerhalb des Eisenbahnbetriebs als Angestellte beschäftigt sind. Diese Angestellten brauchen aber mit der eigentlichen Beförderung selbst nicht befaßt zu sein, sondern es genügt, wenn ihre Tätigkeit mit dem Beförderungsgewerbe in Verbindung steht. [33]) Wenn es auch zum Begriff des Beförderungsvertrages gehört, daß die Eisenbahn ihren Fahrgästen alle möglichen Bequemlichkeiten bietet und wenn auch zu diesen Bequemlichkeiten die Errichtung von Speisewirtschaften für den Personentransport gehört, so liegt es aber doch näher, da ja auch die Mitropa lediglich „nur eine akzessorische Hilfskraft der gesamten Leitung des Eisenbahnunternehmens" ist, diese als zu der Gruppe der „anderen Personen" gehörig zu betrachten. Denn wenn auch die Tätigkeit der Gesellschaft „mit dem Beförderungsgewerbe in Verbindung" steht, so scheint doch die Fassung des Gesetzes — „deren sie sich bei Ausführung der Beförderung bedient" — dem Verhältnis zwischen der DRG und der Mitropa näher zu kommen.

Das Rechtsverhältnis dieser beiden Unternehmen zueinander findet nirgends seinen gesetzlichen Niederschlag, ist aber nach den allgemein geltenden Grundsätzen über die Vertragsfreiheit als vollgültig anzusehen. Da nun die DRG der Mitropa den Speisewagenbetrieb übertragen hat, erscheint diese innerhalb des Vertragsverhältnisses zwischen der DRG und den Reisenden als Erfüllungsgehilfin der DRG im Sinne des § 278 BGB. [34])

Weiterhin aber hat sich die Eisenbahnverwaltung besondere Kontrollrechte über das Personal und die Angestellten der Mitropa vorbehalten. Sowohl im Hauptvertrag als auch in besonderen Arbeitsordnungen finden sich Vorschriften darüber, daß die Angestellten der Gesellschaft den dienstlichen Weisungen der Stationsvorstände, Zugfüh-

---

[32]) Richter, § 5 II.
[33]) RG 7, 127.
[34]) so auch Beckmann S. 27; Ruge S. 48.

rer und Kontrolleure der Eisenbahnverwaltung Folge zu leisten haben. Die Eisenbahn hat ferner das Recht, die Entlassung derjenigen Angestellten der Gesellschaft zu fordern, die ihr „für den Dienst in den Schlaf- und Speisewagen nicht geeignet erscheinen“ (§ 7).

Das Abhängigkeitsverhältnis dieser Angestellten ist M. E. nun von derselben Art wie das der Mitropa selbst, d. h. sie sind ebenfalls Personen, deren sich die Eisenbahn bei Ausführung der Beförderung bedient, mit anderen Worten: auch die Angestellten der Mitropa, die doch nur zu dieser im direkten Dienstverhältnis stehen, sind Erfüllungsgehilfen der Eisenbahn; außervertraglich erscheinen sie als „zu einer Verrichtung bestellte“ Personen im Sinne des § 831 BGB.

Dieses Ergebnis, daß nämlich sowohl die Mitropa als auch ihr Personal Erfüllungsgehilfen der DRG sind, erklärt sich aus der eigenartigen Stellung der Fahrgäste zu den Gesellschaften. Schließen die Reisenden im Speisewagen mit der Mitropa Kaufverträge ab, so tritt diese unabhängig und frei als selbständige Vertragsgegnerin den Reisenden gegenüber auf. In diesem Falle haben die Angestellten nur als Hilfskräfte der Mitropa zu gelten. Andererseits wird der Personenbeförderungsvertrag nur zwischen der DRG und den Fahrgästen abgeschlossen, mögen sich diese auch während der gesamten Reise im Speisewagen aufhalten. Inhaltlich dieses Beförderungsvertrages ist es nun, wenn ein Speisewagen im Zug geführt wird, Leistungspflicht der Bahn, ihren Fahrgästen die mit einem Speisewagenbetrieb verbundenen Bequemlichkeiten zukommen zu lassen. Zur Aufrechterhaltung dieser Bequemlichkeiten gehören aber auch das Bedienungspersonal, die Kellner, sowie alle diejenigen, die zur Durchführung des Betriebes notwendig sind. Wird dabei von der Bahn die Ausführung des Betriebes einer anderen Gesellschaft übertragen, so ist insoweit diese Gesellschaft als Hilfsperson der Bahn anzusehen. In diesem Falle erscheinen die Organe, Angestellten und Kellner sowie überhaupt sämtliche Leute der Gesellschaft in gewissem Grade als gleichgestellt: sie alle sind „akzessorische Hilfskräfte“, d. h. Erfüllungsgehilfen der Eisenbahn.

§ 6: Die Haftung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und der Mitropa für Personenschaden im Speisewagen.

Der bisherige Inhalt der Arbeit wäre von nur geringem praktischem Wert, wenn er nicht als Grundlage für die wichtige Frage nach der Haftung für Personenbeschädigungen dienen würde. Der Fall, daß ein Fahrgast im Speisewagen durch Vorsatz oder Fahrlässigkeit oder auch ohne Verschulden verletzt oder gar getötet wird, bildet eine Gefahr des täglichen Lebens. Inwieweit eine Haftung der Mitropa hierbei in Betracht kommt, läßt sich nur im Rahmen der Haftung der DRG

gegenüber den Reisenden feststellen. Es soll daher zunächst untersucht werden, auf Grund welcher gesetzlichen Bestimmungen die DRG für Personenbeschädigungen im Mitropa-Speisewagen haftet.

In erster Linie käme eine Haftung nach § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes von 1871 in Frage: „Wenn bei dem Betrieb einer Eisenbahn ein Mensch getötet oder körperlich verletzt wird, so haftet der Betriebsunternehmer für den dadurch entstandenen Schaden, sofern er nicht beweist, daß der Unfall durch höhere Gewalt oder durch eigenes Verschulden des Getöteten oder Verletzten verursacht ist."

Durch diese Vorschrift ist also der Grundsatz der Verschuldenshaftung durchbrochen und dafür eine reine Gefährdungshaftung festgesetzt, d. h. die Haftpflicht des Betriebsunternehmers in § 1 ist unabhängig von den bürgerlichrechtlichen Grundsätzen der Deliktsobligation, vielmehr eine selbständige, ausschließlich auf dem Haftpflichtgesetz beruhende Verpflichtung. Nur durch die Einreden der höheren Gewalt oder des eigenen Verschuldens des Verletzten oder Getöteten kann er sich befreien.

Voraussetzung der Haftung nach § 1 ist, daß die DRG Betriebsunternehmer ist, denn nur der Betriebsunternehmer kann nach dem Wortlaut des Gesetzes zum Ersatz des Schadens herangezogen werden. Dabei spielt es keine Rolle, ob er eine physische Person ist oder ob er juristische Persönlichkeitsrechte besitzt, ob er eine Person des privaten Rechts ist oder ob er den Staat, die Provinz oder eine sonstige öffentliche Körperschaft darstellt.

Nach Seligsohn[35]) ist Betriebsunternehmer derjenige, der „eine Eisenbahn für eigene Rechnung benutzt und über den Betrieb die Verfügung hat."[36]) Passen nun die Begriffsmerkmale „Benutzung für eigene Rechnung" und „Verfügung über den Betrieb" für die DRG?

Für eigene Rechnung betreibt das Eisenbahnunternehmen derjenige, dem die Einnahmen und Ausgaben zufallen, dem also das jeweilige wirtschaftliche Ergebnis des Betriebes zum Vorteil oder Nachteil gereicht"; so definiert Seligsohn seine eigene Theorie. Kürzer erklärt hierzu das Reichsgericht, daß ein Eisenbahnbetrieb auf Rechnung dessen gehe, der die Ausgaben für den Betrieb bestreite und die Einnahmen daraus beziehe. Es kann aber nach den folgenden Ausführungen nicht bestritten werden, daß es die DRG ist, der der jeweilige Gewinn oder Verlust des Eisenbahnbetriebs zufällt.

Durch Art. 89 Abs. 1 der Reichsverfassung wurde das verfassungsmäßige Eisenbahnmonopol des Reiches gesetzlich festgelegt: „Aufgabe des Reiches ist es, die dem allgemeinen Verkehr dienenden Eisenbahnen in sein Eigentum zu übernehmen und als einheitliche Verkehrsanstalt zu verwalten". Durch Art. 171 Abs. 1 RV wird weiterhin

---

[35]) a. a. O. § 1 Anm. 115.
[36]) s. auch RG 66, 378.

bestimmt, daß die Staatseisenbahnen bis spätestens zum 1. April 1921 auf das Reich überzugehen haben. Dieser Übergang vollzog sich aber schon am 1. April 1920; durch das Gesetz, „betreffend den Staatsvertrag über den Übergang der Staatseisenbahnen auf das Reich“ [37]) vom 30. April 1920 wurde bestimmt, daß die Staatseisenbahnen der einzelnen deutschen Bundesstaaten vom Reich „als Ganzes mit allem Zubehör und allen damit verbundenen Rechten und Pflichten“ übernommen würden. War durch dieses Gesetz nur die Verwaltung und das Eigentum auf das Reich übergegangen, so wurde durch die Verordnung vom 12. Februar 1924 bestimmt, [38]) daß die neuen Reichsbahnen auch wirtschaftlich betrachtet ein einheitliches Ganzes darstellen sollten; es wurde eine juristische Person gebildet, die den Namen „Deutsche Reichsbahn“ trug. Die Verwaltung der „Deutschen Reichsbahn“ wurde durch das Reichsbahngesetz [39]) vom 30. August 1924 durch Errichtung einer Gesellschaft mit der Firma „Deutsche Reichsbahn- Gesellschaft“ auf diese übertragen. [40])

Vom OLG Stuttgart wurde die neue Gesellschaft als eine „von der Reichsverwaltung abgezweigte öffentliche Anstalt, ein staatsrechtliches Zubehör des Deutschen Reiches mit privatrechtlichem Einschlag und unter mehr äußerlicher Verwendung privatrechtlicher Formen und Bezeichnungen“ gekennzeichnet. [41]) Diese Auffassung wird durch die das Aufsichts- und Auskunftsrecht der Reichsregierung enthaltenden §§ 31 und 32 des zuletzt genannten Gesetzes gerechtfertigt. Hiernach hat die Reichsregierung „die Aufsicht darüber, daß die Reichseisenbahnen samt allen Anlagen und Betriebsmitteln in betriebssicherem Zustand erhalten werden und daß der Betrieb zufriedenstellend geführt wird“, sie hat für bestimmte Vorkehrungen der Gesellschaft ihre Genehmigung zu erteilen, sie kann bei Aufstellung der Tarife und Fahrpläne mitwirken, von der Gesellschaft jede Auskunft finanzieller und technischer Art verlangen, kurz: sie ist ein „staatsrechtliches Zubehör mit privatrechtlichem Einschlag.“

Weiter heißt es in § 9 des Reichsbahngesetzes, daß die Gesellschaft verpflichtet ist, „den Betrieb der Reichseisenbahnen sicher zu führen und die Reichseisenbahnanlagen nebst den Betriebsmitteln und dem sonstigen Zubehör auf ihre Kosten nach den Bedürfnissen des Verkehrs sowie nach dem jeweiligen Stand der Technik gut zu unterhalten und weiterzuentwickeln“.

Läßt diese Vorschrift schon auf eine verhältnismäßig selbständige Stellung schließen, so läßt die gleich darauf folgende Bestimmung, daß „innerhalb dieser Richtlinien und der sonstigen gesetzlichen Vorschrif-

[37]) RGBl. S. 773; Sartorius Nr. 46.
[38]) RGBl. I S. 57.
[39]) RGBl. II S. 272; Sartorius Nr. 80.
[40]) s. hierzu Willkomm a. a. O.
[41]) Arch. f. Eisenbahnwesen 1925 S. 1231.

ten sowie in den durch die Aufsicht des Reichs bestimmten Grenzen" die Gesellschaft berechtigt sei, „den Betrieb so zu führen, wie sie es für angemessen erachtet", keinerlei Zweifel mehr darüber, daß die DRG ihr Unternehmen „für eigene Rechnung benutzt", denn die Bestimmung des Gesetzes über die Betriebsführung nach eigenem Ermessen kann wohl nicht anders aufgefaßt werden. Hieran ändern auch nichts die Vereinbarungen über die Reparationsleistungen bezw. die sonstigen Abmachungen völkerrechtlicher Verträge: die Benutzung „für eigene Rechnung" bleibt bestehen. Denn durch diese Verträge wurde wohl das Reich gezwungen, von seinem finanziellen Aufsichtsrecht Gebrauch zu machen und einen Teil der wirtschaftlichen Erträge seines „staatsrechtlichen Zubehörs" an die feindlichen Staaten abzuliefern; allein das durch das Reich innerhalb seines Aufsichtsrechts anerkannte selbständige Betriebsführungsrecht der DRG wurde unverändert gelassen und der „privatrechtliche Einschlag" innerhalb des Rahmens der Reichsgesetze blieb unberührt.

Aus diesen Ausführungen folgt aber auch weiterhin, daß das zweite Begriffsmerkmal für den Betriebsunternehmer, die „Verfügung über den Betrieb", bei der DRG vorliegt. Wenn auch die Durchführung des Betriebes der Aufsicht der Reichsregierung unterworfen ist, so wird diese dadurch doch noch nicht zum Betriebsunternehmer.[42]) Innerhalb der Kontrollgrenzen der Reichsregierung ist es vielmehr die DRG, die die Tarife und Fahrpläne aufzustellen hat, der die technische Leitung des Betriebes zukommt, in deren Dienst das Eisenbahnpersonal steht, die die Durchführung des Verkehrs zu überwachen hat, der eben die „Verfügung über den Betrieb" zukommt.

Eine weitere Voraussetzung für die Haftung der DRG ist, daß nicht höhere Gewalt oder eigenes Verschulden des Verletzten oder Getöteten den Unfall verursacht haben. Ob diese Haftpflichtausschliessungsgründe vorliegen, kann natürlich nur von Fall zu Fall entschieden werden. Es muß auch, als nicht in den Rahmen der Arbeit passend, darauf verzichtet werden, eine erschöpfende Definition des Begriffs „höhere Gewalt" zu bringen. Es sei nur darauf hingewiesen, daß das RG heute eine vermittelnde Stellung einnimmt zwischen der von Goldschmidt[43]) begründeten subjektiven Theorie — höhere Gewalt ist der casus, der auch durch die größtmöglichste Sorgfalt nicht abgewandt werden konnte — und der objektiven Theorie von Exner[44]) — höhere Gewalt ist der casus, der trotz der Tauglichkeit der Betriebsmittel eintritt. Nach der Rechtsprechung des RG[45]) muß das schädigende Ereignis von außen in den Betriebskreis hineinwirken, es muß außergewöhnlich und unvorhersehbar sein und darf selbst oder seine

[42]) so auch Seligsohn a. a. O. Anm. 118.
[43]) ZHR 16, 325 ff.
[44]) Grünhuts Z. Bd. 10 S. 491 ff.
[45]) RG 95, 64; 101, 94; 104, 150.

schädigenden Folgen auch nicht durch die zweckmäßigsten Mittel abgewendet werden können.

Das Vorliegen dieser Voraussetzung bedingt aber noch nicht ohne weiteres die Heranziehung der DRG zum Ersatz des eingetretenen Schadens. Der Personenschaden muß vielmehr „bei dem Betrieb" vorgekommen sein. Ob nun die Körperverletzung oder der Tod eines Reisenden, der sich auf der Fahrt im Speisewagen befindet, „bei dem Betrieb" eingetreten ist, muß des näheren untersucht werden.

Nach der älteren Ansicht sollen diese Worte nicht den gesamten Betrieb der Eisenbahn, sondern nur die im Vergleich mit andern Verkehrsbetrieben eigentümlich gefährlichen Funktionen umfassen, [46]) d. h., die Verletzung ist bei dem Betrieb geschehen, wenn die eigentümliche Gefährlichkeit des Eisenbahnbetriebes eine wesentliche Ursache der Verletzung darstellte. Nicht alle Betriebshandlungen des Eisenbahnunternehmers sind hierunter zu verstehen, sondern nur diejenigen, „die mit den eigentümlichen Gefahren des eigentlichen Betriebs der Eisenbahn, der Beförderung auf der Bahn, verbunden sind" [47]) und die sich „innerhalb des Bereichs der dem Eisenbahnbetrieb eigentümlichen Gefahren und in ursächlichem Zusammenhang damit zutragen". [48])

Neuerdings hat sich jedoch die herrschende Lehre der Meinung des RG angeschlossen, die dahin geht, daß „außer der eigentlichen Beförderungstätigkeit dem Begriff „Betrieb" auch alle dem Eisenbahnbetrieb nur mittelbar dienenden Geschäfte und Vorkommnisse, die sich innerhalb des Bereiches der dem Eisenbahnbetrieb eigentümlichen Gefahren ereigneten und in ursächlichem Zusammenhang mit ihm stünden, zu unterstellen seien." [49]) Danach bedürfe es, „sofern sich ein Unfall bei und infolge der Beförderung selbst ereigne, nicht der Prüfung, ob er auf die dem Eisenbahnbetrieb eigentümlichen Gefahren zurückzuführen sei".

Hiernach erübrigt sich aber für die vorliegende Untersuchung ein weiteres Eingehen auf den Begriff „bei dem Betrieb", denn beide Lehren stimmen darin überein, daß ein Unfall, der sich bei der eigentlichen Tätigkeit der Bahn selbst, der Beförderung, ereignet, als unbedingt zum Betrieb gehörend zu betrachten ist. Es kann auch nicht verschieden beurteilt werden, ob die Speisewagen bahneigen sind oder im Eigentum der Mitropa stehen. Denn der rollende Speisewagen ist ein Teil des Zuges, dem allgemeinen Verkehr der Fahrgäste zugänglich und somit auch zu deren Beförderung bestimmt. Der Speisewagenbetrieb beruht darauf, daß die DRG der Mitropa das Recht zur Führung

[46]) Eger a. a. O. S. 5; Endemann, Haftpflicht S. 17.
[47]) RG in EE 1, 243.
[48]) RG in EE 15, 129.
[49]) RG in EE 23, 38; 25, 288; Seligsohn § 1 Anm. 20 ff.

dieses Betriebes eingeräumt hat, gleichzeitig aber hat sie sich die Verfügung über den Betrieb weiterhin gesichert: ihr stehen somit die bisherigen Rechte zu, und sie hat daneben auch noch die alten Pflichten zu erfüllen. Es würde seltsam anmuten, wollte man einem Reisenden, der sich bei einem eingetretenen Unfall zufällig im Mitropawagen aufgehalten hätte, ohne aber mit dieser Gesellschaft in Vertragsbeziehungen getreten zu sein, das Recht, die DRG für seinen Unfall ersatzpflichtig zu erklären, aus dem Grunde streitig machen, weil der Speisewagen nicht zu ihrem Eigentum gehört!

Nach diesem ist somit die DRG Eisenbahnbetriebsunternehmerin, und ein Unfall, der sich im Speisewagen ereignet hat, ist als „bei dem Betrieb" geschehen anzusehen. Ob und inwieweit sie dagegen schadensersatzpflichtig ist, kann nur von Fall zu Fall entschieden werden. Liegen die übrigen Voraussetzungen des § 1 vor, so trifft sie die Ersatzpflicht nach Maßgabe der weiteren Vorschriften des Haftpflichtgesetzes.

Es kann nicht Aufgabe der Arbeit sein, auf sämtliche Vorschriften dieser Art des näheren einzugehen, doch soll hier zu einer interessanten Spezialfrage Stellung genommen werden, die m. E. in der Literatur zu wenig Beachtung gefunden hat und die doch von großer, nicht nur theoretischer Bedeutung sein kann.

Da der folgende praktische Fall auch gleichzeitig eine allgemeine Frage des Schadensersatzes darstellt, so erscheint er doppelt geeignet, an dieser Stelle behandelt zu werden:

Eine Ehefrau wird während des Mittagessens im Speisewagen in so erheblichem Maße verletzt, daß eine ärztliche Behandlung nicht zu umgehen ist. Ob der Unfall durch Verschulden der DRG eingetreten ist oder nicht, spielt keine Rolle, wenn die Ehefrau ihren Anspruch auf Erstattung der Heilungskosten gegen die Bahn auf Grund des Haftpflichtgesetzes erhebt.

a) Kann sie das, obwohl ihr Mann für ihren Unterhalt zu sorgen hat?

b) Ist ihr dieser Anspruch auch dann noch gegeben, wenn ihr Mann diese Heilungskosten dem Arzt bereits erstattet hat?

Der Anspruch der Ehefrau gegen die DRG richtet sich auf Erstattung des Schadens, der durch die Verletzung entstanden ist. So wie Zusammenhang zwischen den besonderen Gefahren des Eisenbahnbetriebs und der entstandenen Verletzung vorhanden sein muß, so muß auch die Verletzung für den entstandenen Schaden ursächlich sein.[50]) In unserm Fall kann also die Ehefrau nur Ersatz des Schadens verlangen, der ihr wirklich entstanden ist. Hierunter ist nicht ein Schaden „überhaupt"[51]) zu verstehen, sondern ein Vermögensnachteil in den-

[50]) Lass und Maier § 17 Anm. 6.
[51]) Eger, Haftpflichtgesetz S. 98.

jenigen Grenzen und Maßen, in welchen derselbe durch § 3 a des Haftpflichtgesetzes für ersatzpflichtig erklärt wird. [52])

Nach § 3 a „ist im Fall einer Körperverletzung der Schadensersatz (§ 1) durch Ersatz der Kosten der Heilung sowie der Vermögensnachteile zu leisten, den der Verletzte dadurch erleidet, daß infolge der Verletzung zeitweise oder dauernd seine Erwerbsfähigkeit aufgehoben oder gemindert oder eine Vermehrung der Bedürfnisse eingetreten ist".

Würden durch die Fassung des Gesetzes (§ 7) irgendwelche Schwierigkeiten betr. Aufhebung der Erwerbsfähigkeit oder Vermehrung der Bedürfnisse nicht entstehen, so gibt die Frage nach den ärztlichen Heilungskosten in unserm Fall immerhin Anlaß zu berechtigten Streitfragen.

Die Heilungskosten dürfen nicht vermutet sein, sondern müssen wirklich eingetreten, d. h. tatsächlich aufgewendet sein. Grundsätzlich beschränken sich die Schadensersatzleistungen lediglich auf die Vermögensnachteile, die der Verletzte selbst erlitten hat, m. a. W. müßte in unserm Fall die verletzte Ehefrau an ihrem eigenen Vermögen einen Schaden erlitten haben. Nun ist aber regelmäßig der Mann verpflichtet, der Frau nach Maßgabe seiner Lebensstellung, seines Vermögens und seiner Erwerbsfähigkeit Unterhalt zu gewähren (§ 1360 BGB). Diese Unterhaltspflicht ist eine unbedingte; Bedürftigkeit der Frau wird nicht vorausgesetzt, und zum Inhalt dieser Pflicht gehört auch, die ärztlichen Kosten für die Frau zu tragen. [53])

Hier erhebt sich die Frage, ob der Ehefrau auch in dem Fall ein Anspruch gegen die DRG zusteht, in dem sie ein unmittelbarer Vermögensschaden garnicht trifft, in dem vielmehr ihr Mann gesetzlich verpflichtet ist, die Heilungskosten für sie zu zahlen.

Nach § 843 Abs. 4 BGB wird ein Anspruch auf eine Rente, die jemand infolge einer Körperverletzung zu fordern berechtigt ist, nicht dadurch ausgeschlossen, daß ein anderer dem Verletzen Unterhalt zu gewähren hat. Das Reichsgericht hat entschieden, daß sich dieser Fall nicht nur auf eine Rente, sondern auch auf Heilungskosten erstreckt. [54])

Der Grundgedanke des § 843 Abs. 4 BGB entspricht vollkommen der Billigkeit. Es mag auf den ersten Blick so scheinen, als ob diese Bestimmung eine Durchbrechung des Prinzips sei, nach dem nur der unmittelbar Verletzte der Ersatzberechtigte ist. Denn wenn jemand unterhaltsverpflichtet ist, so trifft ihn auch, inhaltlich seiner Unterhaltspflicht, der Schaden am Vermögen. Der Unterhaltsberechtigte, der am Körper verletzt worden ist, hat wohl Schmerzen und vielleicht körperliche Gebrechen als Folge dieser Verletzung, aber sein Vermö-

[52]) Seligsohn § 1 Anm. 134.
[53]) Enneccerus, Familienrecht § 32 III.
[54]) RG 65, 162; 47, 211; JW 1911, 774; 1913, 1147; Warn. 08 Nr. 635; 1919, Nr. 195; v. Tuhr 3, 462.

gen trifft kein Schaden; und trotzdem ist er berechtigt, Ersatz vom Schädiger zu verlangen! Dem steht aber der einfache Gedanke entgegen, daß ja die Vermögensschädigung nur der mittelbare, die Körperverletzung aber der unmittelbare Schaden ist. In § 843 Abs. 4 BGB wird im übrigen derselbe Gedanke wiedergegeben, der in § 1602 BGB zum Ausdruck kommt, nämlich der, daß die Unterhaltspflicht nur eine subsidiäre ist. Tritt sie nach § 1602 nur ein, wenn der Unterhaltsberechtigte den Unterhalt nicht aus eigenen Mitteln bestreiten kann, so liegt dem § 843 Abs. 4 die Absicht zugrunde, daß der Schädiger den Geschädigten nicht auf die Hilfe des Unterhaltspflichtigen verweisen darf.

Nun enthält § 3 a Haftpfl.ges. keine Verweisung auf § 843 Abs. 4 BGB, m. a. W.: es ist hier nicht ausgesprochen, daß im Fall des Ersatzes der Heilungskosten „der Anspruch nicht dadurch ausgeschlossen ist, daß ein anderer dem Verletzten Unterhalt zu gewähren hat". Nur im Fall der Aufhebung oder Minderung der Erwerbsfähigkeit bezw. der Vermehrung der Bedürfnisse soll nach § 7 Haftpfl.ges. der Verletzte gegen den Schädiger einen Rentenanspruch haben, der ihm auch in dem Fall zustehen soll, in dem ein anderer verpflichtet ist, ihm Unterhalt zu gewähren (§ 7 Abs. 2 Haftpfl.ges. § 843 Abs. 4 BGB).

Es ist aber nicht einzusehen, warum nicht auch im Fall des Ersatzes der Heilungskosten dem Verletzten dieses Recht zustehen soll. Denn ein Grund dafür, daß ihm im Fall des Reichshaftpflichtgesetzes dieses Recht nicht gewährt sein soll, liegt nicht vor. Hier wie dort ist nur der unmittelbar Geschädigte der Ersatzberechtigte, und hier wie dort ist für den Verletzten ein anderer unterhaltspflichtig, der ihm die Kosten für die Heilung bezahlen muß. Darum ist billigerweise dahin zu entscheiden, daß gerade so, wie der § 843 Abs. 4 BGB, der auch bei Ansprüchen für Ersatz von Heilungskosten zu gelten hat, auch die Verweisung des § 7 Abs. 2 in Verb. mit § 3 a Haftpfl.ges. auf diese Vorschrift in der gleichen Weise auszulegen ist.[55])

Somit hat auch in unserm angeführten Beispiel die verletzte Ehefrau auch dann noch einen Erstattungsanspruch gegen die DRG auf Ersatz der Heilungskosten, trotzdem ihr Mann gesetzlich verpflichtet ist, diese für sie zu bezahlen. Der Anspruch ist primärer Natur, d. h. der DRG steht es nicht zu, die Verletzte bei der Inanspruchnahme auf ihren Mann zu verweisen.[56])

Eine andere Frage ist die, ob der verletzten Ehefrau auch dann noch ein Anspruch gegen die DRG zusteht, wenn der unterhaltspflichtige Ehemann die Kosten der Heilung aus eigenen Mitteln bereits gewährt hat. Das RG ist der Meinung, daß auch in diesem Fall der An-

---

[55]) so auch Seligsohn § 7 Anm. 14.
[56]) Eger Haftpfl.ges. S. 452, 570.

spruch nicht hinfällig geworden sei.[57]) Auch von Eger,[58]) Seligsohn[59]) und Staudinger[60]) wird diese Ansicht vertreten.

Es kann aber m. E. ein Anspruch in diesem Fall nicht mehr gegeben sein. Denn, wenn auch die Bestimmung des § 843 Abs. 4 BGB auf Heilungskosten auszudehnen ist, so muß doch berücksichtigt werden, daß nur dem wirklich Geschädigten ein Anspruch zustehen soll. Auch das RG erkennt das an,[61]) fügt aber hinzu, daß das Gesetz sich nicht darum kümmere, ob der Verletzte die Heilungskosten aus eigener Tasche zu bezahlen habe oder ob zwischen ihm und einem Dritten eine Verpflichtung zur Bestreitung bezw. zur Ausgleichung der fraglichen Aufwendung zufolge irgendeines besonderen Rechtsverhältnisses bestehe. Die die Unterhaltspflicht regelnde Gesetzesbestimmung betreffe an sich nur das Verhältnis zwischen dem Unterhaltsverpflichteten und -berechtigten.

Wenn das Gesetz aber erlaubt, daß dem Geschädigten ein Anspruch gegen den Schädiger zusteht, trotzdem ein anderer, der Unterhaltspflichtige, dem Geschädigten ebenfalls Ersatz zu verschaffen hat, so sieht es m. E. darin nur einen Ausdruck der engen Verknüpfung, die durch die Unterhaltspflicht zwischen den Betreffenden — Ehemann und Ehefrau, Eltern und Kind — bedingt ist. Der Unterhaltspflichtigte tritt neben den Geschädigten, und beide zusammen erheben einen Anspruch gegen den Schädigenden. Hat nun aber der Unterhaltspflichtige seinerseits die Heilungskosten bezahlt, so kann er garnicht mehr neben den Geschädigten treten, denn dieser ist durch die Zahlung ein Anspruchsloser geworden. Aus der Verbindung, die zwischen dem Geschädigten, Unterhaltsverpflichteten und Schädiger bestand, ist der Geschädigte durch die Zahlung zwangsläufig ausgeschieden; es besteht nur noch ein Band zwischen dem Unterhaltsverpflichteten und dem Schädigenden, durch das der Unterhaltsverpflichtete allein berechtigt ist, Erstattungsansprüche nach den Grundsätzen der ungerechtfertigten Bereicherung und der auftragslosen Geschäftsführung gegen diesen zu erheben.

Das Ergebnis muß also lauten, um bei unserem Fall zu bleiben, daß die verletzte Ehefrau dann keinen Anspruch auf Erstattung der Heilungskosten gegen die DRG mehr hat, wenn der unterhaltsverpflichtete Ehemann diese bereits bezahlt hat. Ohne ihre Ansicht des näheren zu begründen, kommen auch Enneccerus,[62]) Leonhard[63]) und Oertmann[64]) zu demselben Ergebnis.

---

[57]) S. Anm. 54; RGR-Komm. § 843, 8.
[58]) a. a. O. S. 452.
[59]) a. a. O. § 7 Anm. 14.
[60]) a. a. O. § 843, 5.
[61]) RG 47, 213.
[62]) Enneccerus-Lehmann § 238 Anm. 11.
[63]) a. a. O. S. 632.
[64]) a. a. O. § 843, 5 b.

Im übrigen ist, wie dargestellt wurde,[65]) schuldhaftes Verhalten der DRG nicht erforderlich;[66]) auch ist es ohne Bedeutung, ob durch das Hinzutreten eines Dritten nur ein mittelbarer, kein unmittelbarer Zusammenhang vorliegt. Denn es genügt, daß die Verletzung durch die besonderen Gefahren des Eisenbahnbetriebs, wenn auch unter Mitwirkung anderer Umstände, unmittelbar oder mittelbar verursacht ist.[67]) Die DRG haftet daher auch auf Grund des Reichshaftpflichtgesetzes sowohl für ihr eigenes Personal als auch für die Angestellten der Mitropa sowie für jeden beliebigen Reisenden, wenn durch diese der im Speisewagen befindliche Fahrgast verletzt worden ist, wenn ihr die Einreden der höheren Gewalt oder des eigenen Verschuldens des Verletzten nicht gegeben sind und wenn die Verletzung mit der gefährlichen Natur des Eisenbahnunternehmens in Zusammenhang steht.

Durch § 9 Haftpfl.ges. ist gesagt, daß andere oder weitergehende Ansprüche auf Grund reichsgesetzlicher Vorschriften nicht durch das Reichshaftpflichtgesetz ausgeschlossen sein sollen, daß dieses also nicht als lex specialis gegenüber den übrigen einschlägigen Reichsgesetzen gelten soll. Durch diese wichtige Bestimmung ist vor allem die Heranziehung der DRG zur Schadensersatzleistung nach den Vorschriften des BGB über unerlaubte Handlungen aufrecht erhalten. Stellt sich hiernach die Verletzung des Fahrgastes als Folge einer unerlaubten Handlung der DRG dar, so haftet diese nach § 823 BGB. Durch die Vorschriften über die unerlaubten Handlungen ist die Ersatzpflicht der DRG in mehrfacher Hinsicht auch weiter gefaßt als durch das Haftpflichtgesetz, und ein Vorgehen des Verletzten im Rahmen dieser Bestimmungen wird sich in jedem Fall günstiger erweisen. Durch § 847 BGB steht dem Verletzten zuerst ein Anspruch auf Schmerzensgeld zu, dann verjährt sein Ersatzanspruch erst in 3 Jahren seit Kenntnis von Tat und Täter (§ 852 BGB), im Gegensatz zu § 8 Haftpfl.ges., wonach die Verjährung in 2 Jahren, gerechnet vom Zeitpunkt des Unfalls, beendet ist. Zu beachten ist auch der praktisch bedeutende Unterschied zwischen §§ 3, 3a Haftpfl.ges. und § 845 BGB. Während nämlich das Haftpfl.ges. lediglich dem Verletzten einen Anspruch auf Ersatz desjenigen Schadens zubilligt, den entweder er selbst oder ein unterhaltsberechtigter Dritter infolge der Entziehung des Unterhalts erlitten hat, hat nach § 845 BGB auch ein Dritter, in dessen Hauswesen oder Gewerbe der Verletzte zur Leistung von Diensten gesetzlich verpflichtet war, für den Verlust dieser Dienste einen Anspruch auf Entschädigung gegen die DRG.

Darüber hinaus haftet diese aber auch für die Handlungen ihrer Leute nach § 831 BGB. Zu diesen Leuten gehören außer den Ange-

[65]) oben S. 18.
[66]) RG in EE 1, 105.
[67]) Enneccerus-Lehmann § 245 I 2 b.

stellten der Bahn selbst noch das Personal der Mitropa, wie oben dargestellt wurde. Nach § 831 BGB ist derjenige, der „einen andern zu einer Verrichtung bestellt, zum Ersatz des Schadens verpflichtet, den der andere in Ausführung der Verrichtung einem Dritten widerrechtlich zufügt". Nur durch den Beweis, daß er bei der Auswahl der Person und bei der Leitung der Ausführung die im Verkehr erforderliche Sorgfalt beobachtet hat, kann sich der Bestellende von der Haftung befreien, dabei kommt auch in Betracht, ob die Untüchtigkeit des Bestellten nicht später hätte erkannt werden müssen.[68]) Die Bestellung zu den einzelnen Verrichtungen erfolgt durch den Mitropavertrag, durch den sich die DRG Kontrollrechte über die Angestellten der Mitropa gesichert hat, trotzdem die Angestellten zu der Bahn selbst in keinem direkten Dienstverhältnis stehen. Diese nimmt dadurch den einzelnen Angestellten gegenüber die Stellung eines Geschäftsherrn ein; die Angestellten sind also bei der Ausführung der Verrichtungen von dem Willen der Eisenbahnverwaltung in gewissem Grade abhängig und können mithin nicht nur nach eigenem Ermessen handeln.

Als letzter Verpflichtungsgrund kommt für die DRG neben dem Haftpfl.ges. und den Vorschriften des BGB über die unerlaubten Handlungen noch der Personenbeförderungsvertrag in Betracht. Dieser ist reiner Werkvertrag, wie wir wissen und nur zwischen der DRG und den Reisenden geschlossen — ein Hinzutreten der Mitropa zu diesem Vertrag ist unmöglich.

Es fragt sich nur, wieso sich eine Personenbeschädigung im Speisewagen als Vertragsverletzung darstellen kann.

Eine Vertragsverletzung durch Verzug oder Unmöglichkeit liegt bei Personenbeschädigungen nicht vor; eine Unmöglichkeit der Leistung käme lediglich in den Fällen in Betracht, in denen der Beförderungsvertrag nicht erfüllt, d. h. in denen der Reisende nicht am Ziel seiner Reise angekommen wäre.

Nun richten sich aber die Wirkungen des Beförderungvertrages nach den Regeln des Werkvertrages, d. h. die DRG hat die Beförderung zu bewirken und alles Zweckdienliche zu leisten. Zu den vertragsmäßigen Verpflichtungen der DRG als Eisenbahnbetriebsunternehmerin gehört jedoch auch, daß sie die Beförderung ohne Beschädigung der Gesundheit des Reisenden ausführt und daß der Reisende nicht durch die Art und Weise der Beförderung verletzt wird.[69]) Ist das der Fall gewesen, so liegt eine Verletzung des Beförderungsvertrages vor.

Es sind also durch die Vorschriften über die Unmöglichkeit der Leistung und den Verzug des Schuldners nicht, wie die Verfasser des BGB scheinbar angenommen haben, sämtliche Fälle des vertragswidri-

---

[68]) Enneccerus-Lehmann: § 236 Anm. 8.
[69]) JW 1905, 484.

gen Verhaltens des Schuldners geregelt worden, sondern es gibt vielmehr zahlreiche Verletzungen, die weder Unmöglichkeit der Leistung noch eine Verzögerung bewirken und trotzdem ein Forderungsrecht des Gläubigers verletzen. Diese Fälle nennt die Rechtsprechung und Rechtslehre nach dem Vorschlag von Staub „positive Vertragsverletzungen". Unter die Fälle der positiven Vertragsverletzung — mit Zitelmann besser „Schlechterfüllung" — fällt auch der während der Beförderung durch körperliche Verletzung entstandene Personenschaden. [70])

Welche Wirkungen löst nun diese Schlechterfüllung aus?

Im BGB sind, wie hervorgehoben, die Wirkungen der Schlechterfüllung nicht geregelt; man muß also nach Analogie der Unmöglichkeits- bezw. Verzugsregeln dahin entscheiden, daß auch in diesem Fall die DRG verpflichtet ist, den durch die Verletzung entstandenen Schaden zu ersetzen. Denn es besteht kein Rechtfertigungsgrund dafür, daß die Ersatzpflicht nur eintreten soll, wenn die Vertragsverletzung gerade eine Unmöglichkeit der Leistung oder Verzug zur Folge hat. Aus diesem Grunde folgert auch die in der Rechtslehre vorherrschende Meinung aus der entsprechenden Anwendung der §§ 280 und 286 BGB, daß der Schuldner für jede schuldhafte Verletzung der Forderung, also auch für die schuldhafte Schlechterfüllung, schadensersatzpflichtig sei. Abzulehnen ist die Ansicht des RG, [71]) wonach die Ersatzpflicht unmittelbar aus § 276 BGB hervorgehen soll. Nach dieser Bestimmung werden nämlich nur die Umstände aufgezählt, welche der Schuldner zu vertreten hat, es wird aber dadurch noch nicht bestimmt, daß der Schuldner immer, wenn Vorsatz oder Fahrlässigkeit vorliegt, Schadensersatz zu leisten hat.

Wie für eigenes Verschulden haftet die DRG nun auch für dasjenige ihrer gesetzlichen Vertreter sowie derjenigen Personen, deren sie sich zur Erfüllung ihrer Verbindlichkeiten bedient. Auch die Angestellten der Mitropa gehören aber zu diesen Erfüllungsgehilfen, wie wiederholt betont wurde. Verletzt z. B. ein Mitropakellner schuldhaft einen sich im Speisewagen aufhaltenden Fahrgast, so hat die DRG nach § 278 BGB dieses Verschulden wie ihr eigenes zu vertreten.

In § 5 EVO ist nun eine „Sondervorschrift für die Unternehmer von Eisenbahnen im engeren Sinn" enthalten. [72]) Hiernach „haftet" die Eisenbahn für ihre Leute und die andern Personen, deren sie sich bei Ausführung der Beförderung bedient. Diese Bestimmung läßt jedoch nicht erkennen, in welchem Maße die Bahn für ihre Hilfspersonen einzustehen hat. § 5 EVO gilt in gleicher Weise für den Güter- wie für den Personenbeförderungsvertrag. Während die Eisenbahn nun bei der

---

[70]) RG 62, 119; 66, 12; 86, 322; JW 08, 196.
[71]) RG 106, 25.
[72]) Seligsohn § 9 Anm. 12.

Güterbeförderung nach § 456 HGB i. V. mit § 82 EVO ohne weiteres für den durch Verlust oder Beschädigung entstandenen Schaden haftet, einerlei, ob sie ein Verschulden trifft oder nicht, fehlt eine dementsprechende Bestimmung für die Personenbeförderung. Weder die EVO noch das HGB oder ein anderes Reichsgesetz bringt eingehende Vorschriften über die Haftung der Eisenbahn für ihre Hilfskräfte im Rahmen des Personenbeförderungsvertrages. In Ermangelung von erschöpfenden Bestimmungen greifen aber die entsprechenden Ergänzungsbestimmungen Platz. Diese Ergänzungen finden sich im HGB, wonach einmal die Eisenbahn selbst nach § 276 nur für Vorsatz und Fahrlässigkeit haftet und das andere Mal — ihrer eigenen Verantwortlichkeit entsprechend — tritt sie nur für das Verschulden ihrer Hilfskräfte ein (§ 278 BGB). Die strenge Haftung bei der Güterbeförderung, die noch aus dem alten HGB übernommen wurde, gilt also für die Personenbeförderung des heutigen Rechts nicht mehr.

Das RG hat zu der Frage, aus welcher gesetzlichen Bestimmung die Haftung der Eisenbahn für ihre Hilfskräfte zu entnehmen sei, mehrfach Stellung genommen, jedoch erscheint seine Ansicht nicht feststehend. Das eine Mal stützt es seine Entscheidung allein auf § 278 BGB [73]) — „richtig ist, daß die Klägerin nicht bloß aus dem Haftpflichtgesetz, sondern auch aus dem Beförderungsvertrage haftet und daß die Klägerin in diesem Fall dem Fahrgast für ein Verschulden ihres Angestellten gemäß § 278 BGB einzustehen hat" — das andere Mal wendet es § 5 EVO anscheinend als gleichbedeutend an [74]) — „Die Eisenbahn haftet allerdings für ihre Leute und für andere Personen, deren sie sich zur Ausführung der Beförderung bedient, gemäß § 9 der Verkehrsordnung vom 26. Oktober 1899 in Verbindung mit § 472 HGB, § 278 BGB . . . . ." — und schließlich meint es sogar: „. . . . er bedient sich insofern auch ihrer bei der Ausführung der Beförderung und hat demgemäß für ihr Verschulden nach § 278 BGB und § 458 HGB zu haften". [75]) Diese letzte Auffassung läßt sich jedoch nicht halten, da § 458 HGB nur für den Güterbeförderungsvertrag zu gelten hat; vielmehr kann m. E., wie oben hervorgehoben, die Haftung bei der Personenbeförderung direkt aus § 278 BGB hergeleitet werden, d. h. für die Personen, „deren sich der Schuldner zur Erfüllung seiner Verbindlichkeit bedient", m. a. W. für ihre Leute, die mit dem Willen der DRG bei der Erfüllung des Beförderungsgeschäfts mitwirken, haftet diese „in gleichem Umfang wie für eigenes Verschulden".

Faßt man die bisherigen Untersuchungen zusammen, so ergibt sich, daß für den im Speisewagen verletzten Reisenden gegebenenfalls

---

[73]) RG 55, 337; 61, 59.
[74]) JW 04, 358; 05, 426.
[75]) RG in LZ 1913, 306.

drei Möglichkeiten bestehen, die DRG für seinen Unfall ersatzpflichtig zu machen: es sind ihm Ansprüche aus dem Reichshaftpflichtgesetz, aus dem zugrunde liegenden Personenbeförderungsvertrag und u. U. noch aus den Vorschriften über unerlaubte Handlungen des BGB gegeben.

Es ist oben bereits gesagt, daß die Untersuchungen über Ersatzansprüche, die der Reisende wegen einer Verletzung gegen die Mitropa erhebt, sich nur im Rahmen dieser bisherigen Untersuchungen durchführen lassen. Hiernach ergibt sich zunächst einmal, daß ein Anspruch, der auf das Haftpfl.ges. gestützt wäre, aus dem Grunde fortfallen müßte, weil die Mitropa nicht Betriebsunternehmer i. S. des § 1 d. G. sein kann. Ihr steht weder die „Benutzung für eigene Rechnung" zu noch hat sie die „Verfügung über den Betrieb", sie leitet weder den Betrieb selbständig, noch ist sie mit der DRG zusammen ein gemeinschaftliches Unternehmen eingegangen. Der Mitropa steht wohl der Erlös aus dem Beköstigungsgewerbe zu, doch hat sie einen Teil dieses Erlöses „für die Beförderung der Wagen in den festgesetzten Zügen" in Form einer besonders vereinbarten Vergütung an die DRG abzuführen.

Es hat sich weiterhin oben gezeigt, daß der Personenbeförderungsvertrag einzig und allein mit der DRG abgeschlossen wird und daß die Mitropa weder als alleiniger Vertragsgegner noch im sog. kombinierten Betrieb auftreten kann. Aus dem Grunde würden auch jegliche Ersatzansprüche gegen die Mitropa entfallen, die auf den Beförderungsvertrag gestützt wären.

Zu weiteren Untersuchungen gäbe allerdings das Rechtsverhältnis Anlaß, das den Reisenden mit der Mitropa — und nur mit dieser allein — verbindet. Dieses Rechtsverhältnis kommt dadurch zustande, daß der Reisende im Speisewagen eine Beköstigung bestellt und erhält. Es taucht dabei die Frage auf, ob der Reisende gegen die Mitropa einen Erstattungsanspruch hat, wenn er bei Ausführung der Schuldnerleistung körperlich verletzt wird.

Zweifellos kann der Vertrag die Elemente des Kaufs enthalten: der Reisende sucht auf der Speisekarte irgendeine von der Mitropa zu kaufende Beköstigung aus, er bestellt sie beim Kellner, dieser bringt sie ihm und erhält dafür den auf der Karte verzeichneten Kaufpreis. Danach sind die Voraussetzungen des Kaufvertrages: Übergabe und Eigentumsverschaffung auf der einen Seite und auf der andern Zahlung des vereinbarten Kaufpreises sowie Abnahme der gekauften Sache, erfüllt. Statt eines Kaufvertrages kann sich das zwischen dem Reisenden und der Mitropa vereinbarte Rechtsverhältnis auch als Werkvertrag darstellen, dann nämlich, wenn der Gast z. B. eine Mahlzeit nach seinen eigenen Angaben und unter Berücksichtigung besonderer Zubereitung bestellt: stellt der Unternehmer das verspro-

chene Werk her und entrichtet der Besteller die vereinbarte Vergütung, sowie nimmt er das Werk ab, so liegt ein Werkvertrag vor.

Nun tritt aber in beiden Fällen, mag der Vertrag ein Kauf sein oder mag er die werkvertraglichen Elemente enthalten, zu dem Kaufpreis bezw. zu der vereinbarten Vergütung eine Summe hinzu, die in den meisten Fällen 10% des Hauptbetrages ausmacht und als Bedienungsgeld für den Kellner gedacht ist. Der Reisende geht aber nicht mit dem Kellner einen von dem Hauptvertrag getrennten Dienstvertrag ein, der darauf gerichtet ist, daß die Speisen oder Getränke aus dem Küchenraum des Mitropawagens zu dem Platz des Reisenden getragen werden und der Kellner dafür ein besonderes Entgelt erhält, sondern dieses Bedienungsgeld ist lediglich als Zuschlag zu dem zu entrichtenden Hauptbetrag gedacht. Der Zuschlag wird von der Mitropa deshalb erhoben, weil die Einstellung von Kellnerpersonal eine viel geregeltere Durchführung des Wirtschaftsbetriebs bedingt. Wollte jeder Fahrgast sich die gewünschte Speise oder das verlangte Getränk selbst aus dem Küchen- oder Vorratsraum holen, so würde das entstehende Durcheinander den Betrieb hemmen und der Entfaltung des Gewerbes im Wege stehen. Auf der andern Seite aber fordert jeder Fahrgast eine möglichst baldige Erledigung seiner Wünsche. Um diesem Verlangen gerecht zu werden, hat die Mitropa eigenes Bedienungspersonal eingestellt, und die Einführung dieser Kräfte in den allgemeinen Wirtschaftsbetrieb muß naturnotwendig eine Verteuerung der einzelnen Beköstigungen zur Folge haben. Statt nun die Preise im entsprechenden Verhältnis zu erhöhen, und die Entlohnung der Kellner gänzlich von sich aus durchzuführen, überläßt die Mitropa teilweise die Entrichtung der Vergütung für die geleisteten Dienste ihren Gästen. Diese Art der Entlohnung mag vielleicht aus praktischen Gründen erfolgen, wirtschaftlich betrachtet bedeutet die Einführung des Bedienungsgeldes doch nur ein Zuschlag zum Kaufpreis. Die Erhebung des Bedienungsgeldes erfolgt von jedem Gast, und jeder, der im Speisewagen Bestellungen aufgibt, hat sich dieser Ordnung zu unterwerfen; das besagen allein schon die Bemerkungen in den Speisekarten: „Die Kellner sind berechtigt, von diesen Preisen 10% für Bedienung zu erheben". Irrig müßte die Annahme sein, die Entrichtung des Bedienungsgeldes als den Abschluß eines zwischen Kellner und Reisenden vereinbarten besonderen Dienstvertrages zu bewerten. Bei dieser Annahme müßten die wirklich geleisteten Dienste als solche auch mehr in Erscheinung treten, d. h. die Höhe der Entlohnung müßte sich nach der mehr oder weniger großen Beschwerlichkeit richten; der Kellner müßte je nach Länge des zurückgelegten Weges und nach Art und Umfang der herbeizutragenden Speisen entlohnt werden. Daß dieses aber nicht der Fall ist, zeigen die tatsächlichen Verhältnisse.

Der Kellner, der die Bestellung des im Speisewagen verkehrenden

Fahrgastes entgegennimmt und ausführt, kann somit nicht Vertragsgegner sein, sondern er ist lediglich Erfüllungsgehilfe der Mitropa, die dem Fahrgast als alleiniger Kontrahent gegenübertritt. Dieses Ergebnis, daß nämlich der Kellner doppelter Erfüllungsgehilfe ist, einmal hinsichtlich des zwischen dem Reisenden und der Bahn abgeschlossenen Beförderungsvertrages und dann hinsichtlich des Werk- bezw. Kaufvertrages, wurde oben [76]) bereits vorweggenommen und ebenfalls des näheren erklärt.

Die Vermutung jedoch, daß sich der zwischen der Mitropa und dem Reisenden abgeschlossene Vertrag nicht als reiner Kauf- oder Werkvertrag kennzeichnen läßt, ist auch nach dem bisherigen Ergebnis nur allzu begründet. Denn scheidet wohl die Annahme aus, daß ein von diesem gesonderter Dienstvertrag mit dem Kellner besteht, so muß doch die Tatsache, daß der Reisende an seinem Platz im Speisewagen bedient wird, zu der Frage Anlaß geben, ob und inwieweit denn überhaupt Elemente des Dienstvertrages in Betracht kommen. Denn erst dann, wenn sich genau herausgestellt hat, welcher Art der Vertrag ist, ob er ein reiner Kauf- oder Werkvertrag ist oder ob er ein aus Kauf- und Dienstvertrag bezw. Werk- und Dienstvertrag gemischter Vertrag ist, kann untersucht werden, inwieweit vertragliche Ansprüche des verletzten Fahrgastes gegen die Mitropa bestehen.

Die vorliegende Frage ist in ihrem Wesen dieselbe, wie die, ob der Personenbeförderungsvertrag ein reiner Werkvertrag oder, hinsichtlich des Platzes, ein aus Werk- und Mietvertrag gemischter Vertrag ist. Die Beantwortung dieser Frage ließ erkennen, daß Personenbeförderung nichts anderes bedeutet, als „durch Innehabung eines Platzes an einen andern Ort zu gelangen", m. a. W. daß inhaltlich des Beförderungsvertrages der Reisende ein Recht auf Gewährung eines Platzes hat. In welcher Form sich der Platz darbot, konnte dahingestellt bleiben; nur im Fall des Platzkartenkaufs hatte der Reisende ein Recht auf einen bestimmten Platz, und nur bei dieser Gelegenheit wurden zwei gesonderte Verträge abgeschlossen.

Diese Erwägungen helfen uns aber auch bei der vorliegenden Frage, zu einem Ziel zu gelangen. Es ergibt sich schon aus dem Wortlaut des § 433 BGB, daß bei einem Kaufvertrag der Verkäufer die gekaufte Sache dem Käufer zu übergeben hat, und ebenfalls entspricht es dem Sinn des Gesetzes, wenn beim Werkvertrag (§ 640 BGB) der Unternehmer das hergestellte Werk dem Besteller herausgibt. In welcher Form allerdings dieser Herrschaftswechsel vor sich gehen soll, d. h. auf welchem Wege die gekaufte Sache oder das bestellte Werk in die Hände des bestellenden Reisenden gelangen soll, läßt sich aus dem Gesetz nicht entnehmen. Nach dem Inhalt des Vertrages ist es

[76]) S. 17.

aber Pflicht der Mitropa, ihre Herrschaftsrechte über die Bestellung auf den Reisenden zu übertragen; in welcher Art diese Übertragung geschieht, ist ihre Sache. Zur Ausführung dieser Rechtshandlung bedient sie sich nun ihrer Erfüllungsgehilfen; es ist aber auch praktisch unmöglich, eine andere Art der Ausführung zu wählen. Der heutige Stand des Beköstigungsgewerbes der Mitropa macht es unmöglich, als daß diese ihren Gästen das Recht einräumen könnte, die verlangten Speisen und Getränke selbst abzuholen.

Andererseits müßte man am Ende aber auch zu dem Resultat gelangen, daß in jedem Kauf- oder Werkvertrag ein Teil Dienstvertrag enthalten sei, wenn man in allen den durch die Kellner entrichteten Dienstleistungen Elemente des bürgerlichrechtlichen Dienstvertrages erblicken wollte. Denn schließlich erfordert ein jeder Kauf und ein jeder Werkvertrag die Aufhebung des alten Rechts und die Begründung eines neuen. Eine Eigentums- oder Besitzesübertragung an beweglichen Sachen läßt sich nicht ohne die Übergabe der Sache in irgendeiner Form durchführen. Würde der Reisende die betr. Sache selbst am Büffet fordern und kaufen, so würde diese aus der Hand des Verkäufers direkt in seinen Besitz gelangen. Niemand aber würde diese Übergabe als Dienstleistung im rechtlichen Sinn bezeichnen, trotzdem doch im Zubereiten, im Servieren, in kleinen Handreichungen, überhaupt im ganzen Tätigwerden des Verkäufers eine „Bedienung“ liegt. Die Einrichtung eines Büffets besteht aber im Speisewagen nicht, der Reisende ist vielmehr gezwungen, auf seinem Platz sitzen zu bleiben. Die bestellte Sache muß aber auf irgendeine Art in seinen Besitz gelangen, und um dieser Schuldnerpflicht zu genügen, wird eben der Kellner zur Dienstleistung herangezogen. Das Heranbringen der Speisen an den Platz des Reisenden ist nun weiter nichts als eine Übergabe, der bei dieser Tätigkeit zurückgelegte Weg spielt dabei keine Rolle, wie wir gesehen haben. Der Kellner dient nur als „verlängerter Arm“ des Verkäufers.

Das Ergebnis muß also lauten, daß jeder Kauf und jede Bestellung im Speisewagen ein reiner Vertragstypus ist, der nicht mit dem bürgerlichrechtlichen Dienstvertrag gemischt erscheint; die geleisteten Dienste bilden vielmehr nur eine Nebenabrede zum Hauptvertrag. Der Reisende, der im Speisewagen etwas bestellt, verlangt gleichzeitig, daß ihm die Bestellung an seinen Platz gebracht wird; dafür erklärt er sich zur Entrichtung des Bedienungsgeldes, das jedoch lediglich eine Erhöhung des Kaufpreises darstellt, bereit.

Eine Verletzung des eingegangenen Vertragsverhältnisses — in der Regel ist dies ein reiner Kaufvertrag, nicht Werkvertrag — die durch Personenschaden hervorgerufen wird, kommt praktisch wohl nur dann vor, wenn der Kellner, der den Fahrgast bedient, also in Ausführung des Vertrages handelt, vorsätzlich oder fahrlässig den

Personenschaden auf irgendwelche Art bewirkt. In diesem Fall greifen die nach Analogie der §§ 280, 286 BGB zu behandelnden Vorschriften über die Schlechterfüllung Platz. Denn der Personenschaden hat weder zur Folge, daß die Schuldnerleistung unmöglich geworden ist, noch ist eine Vertragsverletzung durch Verzug eingetreten. Vielmehr gehört es zum Kaufvertrag, daß der Reisende bei der Ausführung dieses bezw. der damit inhaltlich verbundenen Dienstleistungen nicht körperlich verletzt wird. Zur Erfüllung seiner durch den Kaufvertrag eingegangenen Verbindlichkeit gehört nicht nur die die Verpflichtung völlig auslösende Schlußhandlung, der Leistungserfolg, sondern das gesamte dem Schuldner kraft seiner Verpflichtung obliegende Verhalten, und zu diesem gesamten Verhalten gehört die Vermeidung einer Schlechterfüllung überhaupt. Daher haftet die Mitropa, ohne daß ihr die Möglichkeit des Entlastungsbeweises gegeben wäre, für die schuldhafte Schlechterfüllung ihrer Kellner in gleichem Umfang wie für eigenes Verschulden, denn die Kellner sind hinsichtlich des Kaufvertrages ihre Erfüllungsgehilfen.

Zweifellos erscheint nach allem diesem auch die Tatsache, daß in außervertraglicher Hinsicht die Mitropa für den Schaden haftet, den einer ihrer Angestellten einem Reisenden widerrechtlich zufügt, wenn sie nicht nachweisen kann, daß sie bei der Auswahl dieser Angestellten und bei der Leitung der Ausführung die im Verkehr erforderliche Sorgfalt geübt hat (§ 831 BGB). Denn die Angestellten sind von der Mitropa „bestellt" worden und haben die dieser zustehenden Verrichtungen auszuführen.

Ob der verletzte Fahrgast gegen einen schuldhaft handelnden Angestellten der Mitropa selbst Schadensersatzansprüche hat, soll an dieser Stelle nicht untersucht werden.

Nicht uninteressant dürfte es dagegen sein, auf die Ausgleichungsansprüche einzugehen, die zwischen den drei zum Ersatz herangezogenen Verpflichteten — DRG, Mitropa und Angestellter der Mitropa — bestehen. Während für den verletzten Fahrgast gegen den Angestellten nur Ansprüche aus unerlaubter Handlung in Frage kämen, ständen ihm gegen die DRG sowie gegen die Mitropa außer diesen noch Ansprüche aus dem Haftpfl.ges. bezw. aus Vertragsverletzung zu. Die Mitropa und ihr Angestellter würden als beiderseits aus einer unerlaubten Handlung Verpflichtete nach § 840 BGB als Gesamtschuldner gelten; dagegen bedarf das Verhältnis der DRG zu diesen betr. des Anspruchs aus § 1 Haftpfl.ges. noch einer Erwähnung. Die ständige Praxis des RG geht heute dahin, daß die Haftung der Eisenbahn nach § 1 Haftpfl.ges. in die unerlaubten Handlungen des BGB einzureihen ist.[77]) Das erklärt sich daraus, daß die bei Schaffung des BGB vor-

[77]) RG 53, 114; 58, 325; 61, 56; Recht 09 Nr. 3490.

genommene Neugestaltung des Haftpflichtgesetzes (Art. 42 EGBGB) den ausgesprochenen Zweck verfolgte, die Vorschriften dieses Gesetzes mit dem Recht des BGB in Einklang zu bringen. Das Haftpfl.ges. sowie die durch Art. 32 EG BGB nicht aufgehobenen Reichsgesetze sollten mit dem BGB zusammen ein umfassendes Gesetzeswerk darstellen. Soweit sich also Inhalt und Zweck der Grundsätze dieser beiden Gesetze nicht entgegenstehen, sollen sie sich gegenseitig ergänzen bezw. die Bestimmungen des BGB insoweit auf das Gebiet des Haftpfl.ges. übertragen werden.[78]) Nun umfaßt das BGB unter dem Titel „Unerlaubte Handlungen" sowohl alle die aus einem subjektiven Verschulden sich herleitenden Ansprüche als auch solche, die sich aus bloßer Verschuldensvermutung oder aus reiner Gesetzesvorschrift herleiten. In diesen weiteren Begriff der Unerlaubten Handlungen ist nach der Rechtsprechung des RG auch die Gefährdung durch den Eisenbahnbetrieb einzureihen.

Hieraus folgt aber, daß zu den sowieso schon als Gesamtschuldner nach § 840 Abs. 1 BGB haftenden Angestellten und Mitropa die DRG hinzutritt, wobei es für dieses Verhältnis ohne Bedeutung ist, daß der eine aus reinem Verschulden, die andern aus vermutetem Verschulden bezw. bloßer Gefährdung haften. Sie wären also nach dem Grundsatz „Einer für Alle und Alle für Einen" verpflichtet, d. h. jeder von ihnen könnte von dem verletzten Reisenden auf Ersatz des ganzen Schadens in Anspruch genommen werden. Untereinander würden sie nach der allgemeinen Regel des § 426 BGB zu gleichen Teilen haften, sodaß demjenigen von ihnen, den der Reisende auf das Ganze in Anspruch genommen hat, der teilweise Rückgriff an die Mitverpflichteten offen stehen würde. Diese Regelung würde aber in den meisten Fällen nicht der Billigkeit entsprechen. Sie erschiene nur dann gerechtfertigt, wenn alle drei aus demselben Gesichtspunkt haften würden, d. h. wenn jeden von ihnen ein eigenes Verschulden oder auch ein vermutetes Verschulden treffen würde. Dagegen wäre es ungerecht, den schuldhaft handelnden Angestellten, der durch sein Verhalten der eigentliche „Schuldige" ist, nicht mehr und nicht weniger haften zu lassen als die Mitropa und die DRG, die nur wegen Verletzung der Aufsichtspflicht verantwortlich sind. Diesen Gedanken bringt auch in gewissem Sinn das Gesetz zum Ausdruck, wenn es in Abs. 2 des § 840 BGB sagt, daß im Verhältnis der Verpflichteten zueinander nur den schuldhaft Handelnden der Schaden treffen solle. In der Literatur wird diesem Gedanken auch vielfach zugestimmt.[79]) In den meisten Fällen hätte dann praktisch im Innenverhältnis nur der schuldhaft handelnde Angestellte zu haften. Aber auch dieses Ergebnis würde nicht nur unbillig erscheinen, sondern auch mit dem Gesetz

[78]) Eisenbahnrechtliche Entscheidungen 19, 344.
[79]) Siméon-David § 85, 16.

in Widerspruch stehen. Denn wenn auch die Bestimmungen des BGB und des Haftpflichtgesetzes sich gegenseitig ergänzen sollen, bezw. die Haftung der Eisenbahn nach § 1 Haftpfl.ges. in die „Unerlaubten Handlungen" des BGB einzureihen ist, so muß doch daran festgehalten werden, daß die Haftpflicht der Bahn nach dem Haftpflichtgesetz eine primäre ist. Sie kann auch nicht durch einen evtl. Exkulpationsbeweis gemildert werden, denn dieser ist einzig und allein im Fall des § 831 BGB möglich. Eine völlige Einreihung der Grundsätze des Haftpflichtgesetzes in die „Unerlaubten Handlungen", d. h. eine vollständige Umfassung der einen durch die andern läßt sich also nicht immer durchführen, sondern nur dort, wo das Gesetz selbst nicht widerspricht, ist dies möglich.

Um nun eine möglichst gerechte Verteilung der Haftpflicht durchzuführen, geht das Reichsgericht von der ratio des § 254 BGB aus, indem es die Ansicht vertritt, daß auch auf das Innenverhältnis der für einen Schaden verantwortlichen Gesamtschuldner der Rechtsgrundsatz des § 254 BGB anzuwenden sei.[80]) Diese Rechtsprechung des Reichsgerichts ist aber m.E. nur zu begrüßen. Danach hätte bei der Frage nach der Ausgleichung demgemäß die größere oder geringere Bedeutung der die Ersatzpflicht begründenden Tatbestände bei den einzelnen Verpflichteten mitzusprechen.[81]) Dieses theoretische Ergebnis, das gewiß zu billigen ist und das auch im BGB seinen gesetzlichen Niederschlag findet, wird allerdings durch die praktische Anwendung in nicht unerheblichem Maße geändert. Diese praktische Anwendung findet ihren Grund in besonderen vertraglichen Vereinbarungen, insbesondere stützt sie sich auf § 12 des Mitropavertrages. Zweifellos sind vertraglich festgesetzte Haftungsverpflichtungen nach den Grundsätzen über die Vertragsfreiheit vollgültig und auch die Vereinbarungen, die die Haftpflicht zwischen der DRG und der Mitropa betreffen, dürften ihrem Inhalt nach rechtlich nicht zu beanstanden sein.

In § 12 Ziff. 2 heißt es, daß die Mitropa „den Eisenbahnverwaltungen und den Reisenden gegenüber für alle Schäden haftet, die durch Verschulden ihrer Bediensteten, durch mangelhafte innere Einrichtung oder mangelhafte Bedienung der Wagen oder durch ein anderes Verschulden der M.S.G. herbeigeführt werden".

Nach dieser Bestimmung haftet die Mitropa für ihr Verschulden bezw. für das ihrer Bediensteten einmal der DRG gegenüber und dann auch gegenüber den Reisenden. Es fragt sich nur, was die Vorschrift über die Haftung gegenüber den Reisenden des näheren bedeuten soll bezw. wieso sie überhaupt im Mitropavertrag ihren Platz findet.

Es kann nicht angenommen werden, daß diese Vorschrift direkt

---

[80]) RG 93, 96.
[81]) Seligsohn § 1 Anm. 139.

an den Reisenden gerichtet sein soll und daß diesem, der in der Überzeugung, die Mitropa stehe ihm als selbständige Unternehmerin gegenüber, in irgendeiner auf den Speisewagen bezüglichen Haftungsangelegenheit an die Gesellschaft herantritt, eine Abweisung wegen Unzuständigkeit und Verweisung an die DRG erspart werden soll; denn der Mitropavertrag als solcher ist nie veröffentlicht worden, und die einzelnen Bestimmungen können den Reisenden nicht bekannt sein.

Die Vorschrift kann also nur die internen Haftungsangelegenheiten zwischen der DRG und der Mitropa regeln wollen. Innerhalb dieser wiederum kann sie sich nicht auf den Personenbeförderungsvertrag beziehen, da aus diesem ohnehin nur die DRG verpflichtet wird. Weiterhin kann sie aber auch nicht für den Spezialvertrag zwischen der Mitropa und den Reisenden Geltung haben, denn dann würde sie bedeuten, daß die Mitropa für jede schuldhafte Verletzung eines Kauf- bezw. Werkvertrages haften solle: eine solche Bestimmung wäre aber selbstverständlich und brauchte nicht besonders betont zu werden. Dasselbe würde auch für die Annahme gelten, daß die Mitropa im Falle einer einem Reisenden gegenüber begangenen unerlaubten Handlung haften soll: eine Schadensersatzpflicht bestände auch ohne eine solche Vorschrift!

Es kann also nur angenommen werden, daß die Bestimmung, wonach die Mitropa für ihr Verschulden oder das ihrer Bediensteten den Reisenden gegenüber hafte, im Grunde genommen überflüssig ist.

Wichtiger und bedeutender aber erscheint mir die Bestimmung, daß die Mitropa für ihr Verschulden der DRG gegenüber aufzukommen habe, mit der im Vertrag gleich darauf folgenden Ergänzung, daß, wenn durch ein Verschulden der Mitropa oder ihrer Bediensteten oder durch mangelhafte Einrichtung der Wagen Reisende verletzt werden, die Mitropa verpflichtet ist, für die den verunglückten Personen oder Dritten nach den Gesetzen zustehenden Entschädigungen aufzukommen und der DRG die etwa verauslagten Entschädigungsbeträge nebst den entstandenen Kosten zu erstatten habe. Gerade durch diese Vorschrift wird das Ergebnis der oben angeführten Ausgleichungsansprüche in seinem Inhalt völlig geändert. Stellen wir uns den Fall vor, daß ein Reisender, der sich im Speisewagen aufhällt, von einem Mitropakellner fahrlässig körperlich verletzt wird. Der Reisende konnte dann nach den bisherigen Untersuchungen sowohl von dem Kellner als auch von der Mitropa und der DRG Ersatz für den erlittenen Schaden beanspruchen. Alle drei Ersatzpflichtigen würden wegen der begangenen unerlaubten Handlung Gesamtschuldner nach § 840 Abs. 1 BGB sein, und im Innenverhältnis würden sie nach § 426 BGB einander zur Ausgleichung verpflichtet sein. Gerade diese Ausgleichungspflicht ist aber durch die Vorschrift des § 12 Ziff. 2 des Mitropavertrages hinfällig

geworden. Im Innenverhältnis zwischen der DRG und der Mitropa haftet letztere allein, und sollte die DRG irgendwelche Beträge schon an den verletzten Reisenden abgeführt haben, so sind diese, zusammen mit den entstandenen Kosten (Verwaltungskosten), an dieselbe zurückzuerstatten. Ob und inwieweit dagegen die Mitropa gegen den schuldigen Kellner Regreßforderungen hat, kann an dieser Stelle nicht geprüft werden.

Die gesetzliche Ausgleichungspflicht des § 426 BGB ist also durch die ausdrückliche Vereinbarung [82]) des Mitropavertrages insofern zu Gunsten der DRG geändert, als diese für ein Verschulden ihrer in ihrem Dienst stehenden Erfüllungsgehilfen in keiner Weise aufzukommen hat. Eine solche Vereinbarung läßt aber das Gesetz zu, denn es heißt ausdrücklich, daß die Gesamtschuldner im Verhältnis zueinander zu gleichen Anteilen verpflichtet sind, „soweit nicht ein anderes bestimmt ist."

Unstreitig bedeutet die Abänderung des Gesetzes zu Gunsten der DRG für diese einen gewaltigen Vorteil gegenüber der Mitropa. Wenn man bedenkt, daß die Bestimmung des § 12 nicht nur für den Speisewagen- sondern auch für den Schlafwagenbetrieb, ja selbst für die Luxuszüge der Mitropa (Rheingold!) zu gelten hat, und wenn man hinzurechnet, daß doch fast täglich irgendwelche Unfälle und Verletzungen in diesen Unternehmen vorkommen, so ist es klar, daß durch die rechtsgeschäftlich vereinbarte Pflichtenabgabe bezw. -übernahme der DRG jährlich ungeheure Summen an Kapital und Renten erspart bleiben müssen. Auch diese Tatsache mag als Beispiel für die an anderer Stelle erörterte Abhängigkeit der Mitropa von der DRG dienen, eine Abhängigkeit, der eine völlige Herrschaft gegenübersteht, wie die wirtschaftlichen, technischen und rechtlichen Verknüpfungen gezeigt haben. Wieweit die Reichsbahn von jener Vertragsbestimmung zu Lasten der Mitropa wirklich Gebrauch macht, entzieht sich unserer Kenntnis.

Wie selbstverständlich und natürlich kommt einem dagegen die ebenfalls in § 12 des Mitropavertrages enthaltene Bestimmung vor, die gleichsam die völligen Herrschaftsrechte der DRG übertünchen soll: „Werden Bedienstete der M.S.G. bei Ausübung ihres Dienstes im Eisenbahnbetrieb verletzt oder getötet, so haben die Eisenbahnverwaltungen die diesen Bediensteten oder deren Hinterbliebenen gesetzlich zustehenden Entschädigungsansprüche zu vertreten, wenn der Unfall nicht erwiesenermaßen auf Verschulden der M.S.G. oder ihrer Bediensteten zurückzuführen ist. Bei beiderseitigem Verschulden fällt die Ersatzpflicht beiden Teilen zur Hälfte zu". Ist doch der Inhalt dieser Bestimmung nur eine Wiederholung bezw. Zusammenfassung der §§ 1

[82]) Enneccerus-Lehmann § 95 II.

und 3 des Haftpflichtgesetzes! Denn der in § 1 d. G. gebrauchte Ausdruck „Mensch“ ist in dem umfassenden Sinn des gewöhnlichen Sprachgebrauches verwendet.[83]) Die DRG haftet hiernach schon für die Folgen der Tötung oder Körperverletzung eines jeden Menschen, mag dieser zu dem Unternehmer in dem Verhältnis eines Fahrgastes oder Bediensteten oder eines unbeteiligten Dritten stehen. Selbst ein Angestellter der Mitropa, der ohne Wissen und Willen der DRG im Speisewagenbetrieb tätig ist, könnte von dieser nach dem Reichshaftpfl.ges. für den erlittenen Schaden Ersatz verlangen, und deshalb muß die denselben Inhalt ausdrückende Bestimmung des Mitropavertrages als bestimmt unnötig erscheinen! In diesem Sinn ist die augenblicklich vorgenommene Neufassung[84]) des Vertrages nach dieser Richtung hin nur zu begrüßen.

§ 7: Die Haftung der Gesellschaften bei Verlust und Beschädigung des Handgepäcks.

Handgepäck sind leicht tragbare Gegenstände, die der Reisende während der Fahrt ohne Zahlung einer besonderen Gebühr mit sich führen darf. Der Nachweis, daß der Reisende dieser Gegenstände zur Reise bedarf, ist nicht erforderlich.[85]) Bedingung ist nur, daß die mitgenommenen Gegenstände andere Reisende nicht verletzen[86]) oder durch ihren Geruch oder auf andere Weise belästigen. Nähere Angaben, insbesondere über den Umfang und das Gewicht des Handgepäcks, finden sich in § 26 EVO.

Zweifel bestehen heute wohl kaum noch darüber, daß die Beförderung des Handgepäcks durch die DRG zum Inhalt des mit dieser abgeschlossenen Personenbeförderungsvertrages gehört. Im Gegensatz hierzu vertrat man früher die Ansicht, daß zwischen der Eisenbahn und den Reisenden zwecks Beförderung des Handgepäcks ein besonderer Frachtvertrag abgeschlossen werde.[87]) Das kann aber nicht richtig sein, denn einmal fehlen zum mindesten die unbedingten Voraussetzungen eines Frachtvertrages — Antrag des Reisenden zur Beförderung des Handgepäcks, vor allem Übergabe des Gepäcks und Annahme desselben durch die Bahn — und das andere Mal ergibt es sich schon aus der Einteilung der EVO: der § 26 EVO, der die Mitnahme von Handgepäck in den Personenwagen regelt, steht unter dem Abschnitt III: „Beförderung von Personen“ und nicht unter Abschnitt IV: „Beförderung von Reisegepäck“.

[83]) Seligsohn § 1 Anm. 87.
[84]) oben S. 3.
[85]) Eisenb. Entsch. 24, 229.
[86]) EVO § 27.
[87]) Eger EVO S. 107; Thöl a. a. O. S. 199.

Man darf aber auch nicht die Ansicht Endemanns [88]) teilen, wonach über die Beförderung des Handgepäcks „überhaupt kein Vertrag" abgeschlossen, die Mitnahme dieses vielmehr nur geduldet werde. Denn von einem bloßen Dulden seitens der Eisenbahn kann nach den Vorschriften der EVO nicht die Rede sein. Vielmehr ist anzunehmen, daß der Reisende ein direktes Recht auf die Mitnahme von Handgepäck hat, „sofern die Mitnahme nicht ausdrücklich durch die EVO (z. B. §§ 25 und 27) ausgeschlossen oder durch sonstige Gesetze oder auf Grund von Gesetzen erlassene Verfügungen der Verwaltungsbehörden verboten ist." [89])

Darum herrscht auch heute fast Einstimmigkeit in der Annahme, daß die Handgepäckbeförderung in den Personenwagen in Erfüllung des Personenbeförderungsvertrages geschieht. [90]) Das Handgepäck gehört ebenso zur Person, wie die Brieftasche des Herrn und die Handtasche der Dame zur Person gehören. Niemand wird aber behaupten wollen, daß lediglich durch einen besonderen Vertrag, wenn auch durch einen stillschweigend abgeschlossenen, der Reisende das Recht auf Mitnahme dieser Gegenstände erworben hat. Mit Recht sagen daher Kittel-Friebe-Hay, daß die Mitnahme von Handgepäck „nur eine Ausnutzung des Rechts bedeutet, das der Personenbeförderungsvertrag jedem Reisenden von vornherein gibt".

Bei Behandlung der Personenverletzungen durch die Eisenbahn ist klargestellt worden, daß diese außer nach dem Haftpfl.ges. und außer bei unerlaubten Handlungen auch noch aus dem Gesichtspunkt der Vertragsverletzung zu haften habe.

Eine vertragliche Haftung der Eisenbahn für Verlust oder Beschädigung des Handgepäcks wird aber auch nicht durch die Bestimmung des § 26 Abs. 5 EVO ausgeschlossen: „Der Reisende hat die von ihm mitgeführten Sachen selbst zu beaufsichtigen. Die Eisenbahn haftet für sie nur bei Verschulden". Denn die Verschuldenshaftung umfaßt sowohl die Haftung aus einer unerlaubten Handlung, als auch die vertragliche. Hinsichtlich der Vertragshaftung bedeutet die Vorschrift des § 26 Abs. 5 EVO lediglich eine Einschränkung des Haftungsumfangs für die übrige Gepäckbeförderung. Im Fall der Güterbeförderung hat die Bahn nämlich auch für nicht schuldhafte Handlungen einzustehen (§ 456 HGB, § 82 EVO). Der Ausschluß dieser strengen Haftung ist aber die Konsequenz aus der Bedingung, daß der Reisende sein Handgepäck selbst zu beaufsichtigen hat. Diese Bedingung legt etwa dem Reisenden nicht nur nahe, auf sein Gepäck mit größtmöglichster Sorgfalt acht zu geben, sondern sie ist für ihn eine direkte Vorschrift, die

[88]) Recht der Eisenbahnen S. 680.
[89]) Richter § 26 I.
[90]) Warmbold S. 32; Trabert S. 78; Ledermann S. 61; Göppert S. 64; Richter § 26 II; Staub § 472, 4; Düringer-Hachenburg § 465, 9; Kittel-Friebe-Hay § 26, 1; jetzt auch Eger: Zentralbl. für Handelsrecht a. a. O. S. 82.

er bei Vermeidung von Strafe nicht übertreten darf. Denn, mag man die EVO als Rechts- oder als Verwaltungsvorschrift ansehen, so hat sich der Reisende doch in jedem Fall an die Bestimmung des § 26 Abs. 5 zu halten. Faßt man den § 472 HGB, der die EVO mit dem HGB verbindet, als eine Ermächtigung zum Erlaß von Rechtssätzen, ohne Mitwirkung des Reichstags auf, so ist die EVO eine Rechtsverordnung, d. h. eine Rechtsnormen enthaltende Verordnung, die sich an die Allgemeinheit richtet; andernfalls ist sie zwar eine bloße Verwaltungsverordnung, die dann aber als Vertragsbestandteil (lex contractus) zu gelten hat.[91])

Haftet nun einmal die DRG nur für ihr Verschulden — dies würde sich bei Nichtnormierung durch § 26 Abs. 5 EVO sonst aus den allgemeinen Grundsätzen des bürgerlichen Rechts ergeben[92]) — so haftet sie das andere Mal nach § 278 BGB i. V. mit § 5 EVO auch nur für das Verschulden ihrer Leute und der andern Personen, deren sie sich zur Ausführung der Beförderung bedient. Wird somit das Handgepäck durch eine der Hilfskräfte gestohlen oder wird es vorsätzlich bezw. fahrlässig beschädigt, so hat die DRG für dieses Verhalten aus dem Gesichtspunkt der Verletzung des Personenbeförderungsvertrages einzustehen. In diesem Fall kann sie den Entlastungsbeweis nach § 831 BGB nicht führen und haftet für den vollen Schaden.[93]) Diese vertragliche Haftung beschränkt sich aber nur auf die Dauer der Reise. Läßt darum ein Fahrgast bei Beendigung der Reise sein Handgepäck im Zuge liegen, so haftet die DRG überhaupt nicht mehr. Aus der Vorschrift, daß der Reisende die von ihm mitgeführten Sachen selbst zu beaufsichtigen habe, ergibt sich, daß eine Verwahrungspflicht nicht bestehen kann.[94])

Wenn auch bei einem eingetretenen Schadensfall die Stellung des Reisenden durch § 26 Abs. 5 EVO nicht gerade eine überaus günstige ist, so bietet ihm diese Vorschrift doch eine weit größere Gewähr bei Verfolgung seiner Ansprüche, als wenn er wegen einer unerlaubten Handlung klagen würde. Denn praktisch kommt es wohl nur selten vor, daß die Voraussetzungen für das Vorliegen des § 823 BGB gegeben sind. Andererseits hat zwar ganz allgemein, wer einen andern zu einer Verrichtung bestellt, für den Schaden einzustehen, den der andere in Ausführung der Verrichtung einem Dritten widerrechtlich zufügt, indessen wird hier der Geschäftsherr fast immer den ihm nachgelassenen Beweis gehöriger Sorgfalt bei Auswahl und Leitung seiner Leute führen können (§ 831 BGB).

---

[91]) Im übrigen hält man die EVO fast allgemein für eine Rechtsverordnung; vgl. Warmbold S. 11, Trabert S. 15.
[92]) Vgl. Göppert S. 65.
[93]) Eisenb. Entsch. 22, 11.
[94]) so auch Trabert S. 79.

Eine allgemeine, dem Haftpflichtgesetz entsprechende reichsrechtliche Vorschrift, wonach die Eisenbahnen auch für Beschädigung von Sachen ohne Nachweis eines Verschuldens außervertraglich zu haften hätten, besteht gegenwärtig im Deutschen Reich nicht. Nur das EG BGB bestimmt in Art. 105, daß die landesgesetzlichen Vorschriften neben dem BGB Geltung haben sollen, nach denen der Unternehmer eines Eisenbahnbetriebs „für den aus dem Betrieb entstehenden Schaden" in weiterem Umfang als nach dem BGB verantwortlich ist. Als solche landesgesetzliche Vorschrift ist für Beschädigung von Sachen im besonderen der § 25 des preuß. Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 zu nennen. Ähnliche Bestimmungen gelten in Bayern, Württemberg, Hessen, Braunschweig und Thüringen. Dagegen haben andere Deutsche Länder, z. B. Sachsen, keine solche Vorschriften erlassen, so daß dort nur die allgemeinen Bestimmungen des BGB. bezw. der EVO in Betracht kommen. Wird somit bei einem in Preußen eingetretenen Betriebsunfall Handgepäck beschädigt, so käme ein Schadensersatz der DRG nach dem Gesetz von 1838 in Betracht. Jedoch hat auch dieses Gesetz Ersatz für in einem solchen Fall verloren gegangenes Handgepäck nicht vorgesehen, vielmehr muß der DRG auch hier ein Verschulden nachgewiesen werden.[95])

Durch Abs. 1 § 26 EVO wird bestimmt, daß leicht tragbare Gegenstände unentgeltlich in die „Personenwagen" mitgenommen werden dürfen. Es läßt sich aber daraus, daß die Speisewagen der Mitropa unter Aufsicht der DRG gebaut und mit Gepäcknetzen nach ihrer Anordnung versehen sind, schließen, daß diese ebenfalls als Personenwagen i. S. des Abs. 1 zu gelten haben. Auch die Tatsache, daß nach der EVO kleinere Tiere ähnlichen Bestimmungen wie das Handgepäck unterworfen sind, aber, i. Ggs. zum Handgepäck, durch eine ausdrückliche Bestimmung (§ 25 Abs. 1 EVO) nicht in Schlaf- und Speisewagen mitgenommen werden dürfen, läßt erkennen, daß der Ausdruck „Personenwagen" im umfassenderen Sinn zu gebrauchen ist. Nimmt daher der Reisende sein Handgepäck mit in den Speisewagen, so kann er im Fall des Verlustes oder der Beschädigung desselben — da der Aufenthalt im Speisewagen bekanntlich Inhalt des Beförderungsvertrages ist — gegen die DRG dieselben Ersatzansprüche stellen, wie wenn ihn der Schaden im gewöhnlichen Personenwagen getroffen hätte.

Will er seinen Erstattungsanspruch gegen die Mitropa selbst richten, so ergibt sich folgendes:

Ein vertraglicher Anspruch besteht gegenüber der Mitropa nicht. Der Reisende kann weder aus dem Personenbeförderungsvertrag, der nur zwischen ihm und der DRG abgeschlossen ist, irgendwelche Rechte

---

[95]) Vgl. Kittel-Friebe-Hay § 26, 6.

herleiten, noch kann er sich auf einen evtl. abgeschlossenen Kauf- oder Werkvertrag stützen.

Auf die in der Literatur des öfteren behandelte Frage, ob der Mitropawagen ein „rollendes Hotel“ [96]) sei und hiernach die verschärften Bestimmungen des § 701 BGB Anwendung finden sollen, braucht an dieser Stelle nicht eingegangen zu werden, da mit diesem wissenschaftlichen Schlagwort nur die Schlafwagen der Mitropa gemeint sind. Soweit die Gesellschaft aber Speisewagen laufen läßt, also einen Restaurationsbetrieb ausübt, kann sie nicht nach den §§ 701 ff. haften, da sie in ihrer Eigenschaft als Restaurationsinhaber und Unternehmer unmöglich als „Gastwirt“, der gewerbsmäßig Fremde zur Beherbergung aufnimmt, gelten soll. Daß der Restaurationsbetrieb im Fahren ausgeübt wird, macht dabei keinen Unterschied.

Einen vertraglichen Anspruch auf Schadensersatz hätte der Reisende nur dann, wenn er das betr. Handgepäckstück einem Angestellten der Mitropa in Verwahrung gegeben hätte. Da aber nach der Arbeitsordnung dem Mitropapersonal das Eingehen solcher Verträge ausdrücklich untersagt ist, [97]) kommt auch eine vertragliche Haftung dieser Art praktisch nicht in Frage.

Nur wenn nachgewiesen wird, daß die Beschädigung oder der Verlust des Handgepäcks einer unerlaubten Handlung seitens der Mitropa oder ihrer Erfüllungsgehilfen gleichkommt, steht dem Reisenden ein Anspruch aus §§ 823, 831 BGB zur Seite. [98])

---

[96]) Fuld, DJZ 1900 S. 227; EE 24, 324.

[97]) vgl. auch den auf den Bettkarten der I.S.G. abgedruckten Vermerk: „Les Conducteurs et autres Agents de la Cie ont la défense formelle d'accepter aucune responsabilité à ce sujet“.

[98]) vgl. auch Ruge S. 62, Kittel-Friebe-Hay § 26, 2.

Lebenslauf.

Als Sohn des Postmeisters Conrad Burose wurde ich am 20. März 1909 zu Wilhelmshaven geboren. Nach dreijährigem Besuch der Vorschule kam ich zuerst zur Städt. Oberrealschule in Wilhelmshaven, dann zur Städt. Oberrealschule in Recklinghausen (Westf.) An dieser Schule bestand ich Ostern 1928 meine Reifeprüfung. Hierauf widmete ich mich dem Studium der Rechts- und Staatswissenschaften an den Universitäten Königsberg, Bonn und Marburg. Am 9. Juli 1932 bestand ich am Oberlandesgericht in Kassel mein erstes juristisches Examen. Meine Ernennung zum Referendar erfolgte am 2. November 1932. Seit dieser Zeit befinde ich mich im Ausbildungsdienst am Amtsgericht in Ibbenbüren.

Helmuth Burose.